This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

A 173732

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN · LIBRARIES ·
1817

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN · LIBRARIES · 1817

VICTOR BÉRARD

QUESTIONS EXTÉRIEURES

(1901-1902)

Créances et Routes turques — Panama
La Tripolitaine — L'Alliance anglo-japonaise
La Guerre sud-africaine — La Royauté espagnole
L'Angleterre et la Paix

PARIS
LIBRAIRIE ARMAND COLIN
5, RUE DE MÉZIÈRES, 5
1902
Tous droits réservés.

D
443
.B52

PRÉFACE

Pour me conformer aux désirs de quelques lecteurs fidèles, je réunis en un volume les chroniques publiées dans la *Revue de Paris* sous la rubrique *Questions Extérieures*.

Les lecteurs de la *Revue* souhaitaient qu'une sorte de chronique régulière leur traçât les grandes lignes de la politique française au dehors. Les directeurs de la *Revue* voulurent bien me charger de répondre à ce souhait, et les lecteurs (j'en eus la preuve par de nombreuses et indulgentes approbations) m'ont continué leur attention bienveillante. Chaque mois, j'exposai donc une ou plusieurs *Questions Extérieures*. Ce n'était jamais la revue complète et systématique de tous les faits survenus ni de toutes les affaires discutées. Mais, parmi les

événements et les négociations, je tâchais d'éliminer les questions éphémères pour ne considérer que les intérêts permanents et les problèmes durables. Chaque mois, au courant de l'actualité, j'ai présenté quelqu'un ou quelques-uns de ces problèmes, en exposant les données antérieures, l'état présent et les solutions possibles, et en fournissant aux lecteurs tous les éléments d'une appréciation personnelle.

Il a semblé qu'ainsi comprises, certaines de ces chroniques pouvaient, réunies, présenter en un tableau, sinon complet, tout au moins consciencieux, quelques-unes de nos grandes joutes diplomatiques et économiques. Si dans ce volume le lecteur trouve, à facile portée de ses recherches, des faits et des chiffres exacts, et si quelques-unes des considérations exposées lui servent à mieux comprendre ces chiffres et ces faits, toute mon ambition sera remplie.

Pour les chiffres et renseignements statistiques, j'ai, dans ce volume, complété par des notes plus détaillées les indications générales qui, seules, avaient pu trouver place dans la *Revue de Paris*. Et de même pour les faits, j'ai, par des appendices aux articles originaux, conduit l'exposé de ces

diverses questions jusqu'à leur développement complet ou, du moins, jusqu'à leurs conséquences les plus proches de nous. La *Revue de Paris* mettait sous les yeux de ses lecteurs des cartes schématiques, dont je n'ai pas cru la reproduction bien utile en ce volume : les lecteurs, qui prendront ce livre, auront sous la main quelque atlas de travail, atlas historique et général, — tel l'Atlas Vidal-Lablache, dont la dernière édition m'a toujours servi pour mes descriptions de pays ou de sites, comme pour l'orthographe des noms propres.

I

CRÉANCES ET ROUTES TURQUES

I

CREANCES ET ROUTES TURQUES

(Décembre 1901.)

L'entêtement du Sultan. — Les créances Lorando-Tubini. — L'Affaire des Quais. — M. Constans et Abd-ul-Hamid. — La rupture et M. Zinovieff. — Affaire turque et affaire arménienne. — Les chemins de fer d'Asie Mineure : pénétration anglo-française; transit et colonisation germaniques; occupation russe.

Le 27 août 1901, notre ambassadeur quittait Constantinople : les relations étaient rompues entre les gouvernements turc et français. Le 5 novembre, la division de l'amiral Caillard entrait dans les eaux turques. Le 7, nos marins débarquaient à Mitylène. Le 8, les douanes et le télégraphe de ce port turc étaient occupés par eux. Le 9 au soir, le Sultan cédait enfin à nos demandes. Du 27 août au 9 novembre, durant dix semaines, il avait tenu bon. Rien ne semblait l'émouvoir, ni paroles, ni actes, pas même les menaces et les mesures contre sa personne, pas même l'expulsion de ses mouchards officiels ou secrets, qui surveillent à Paris les Ottomans exilés de toute race et de toute opinion et qui déjouent ou inventent parfois les complots contre la vie de Sa Majesté.

Après l'ambassadeur turc, Munir-Bey, les chefs et agents subalternes de la police turque à Paris, Feridoun-Bey, Sinopian et Nicolaïdès, repassaient la frontière. Désormais, le Sultan était sans nouvelles de ce terrible Paris où dans l'ombre, à toute heure, il voit de loin luire tant de poignards. Pour la première fois de sa vie, Abd-ul-Hamid ne semblait pas accessible à la crainte. Cette apparente fermeté est inexplicable si, par derrière, elle n'a pas eu quelque puissant étai. Il faut que, par derrière, quelqu'un ait maintenu cette âme tremblante, écarté les paniques, entretenu les faux espoirs ou combattu la crainte par le seul remède efficace, la terreur.

Faux espoirs, il est certain que l'ambassadeur turc à Paris et les autres agents les ont prodigués : durant deux mois ils ont trompé le maître sur l'état véritable de notre opinion. Rappelant les jours si proches où public, presse et gouvernement, tout en France respirait l'amour d'Abd-ul-Hamid, ils ont exagéré les sentiments d'amitié que, malgré tout, notre pays conserve pour l'honnête peuple des Turcs. Exploitant aussi les difficultés intérieures de notre politique, ils ont affirmé que jamais le ministère Waldeck-Rousseau, socialiste et anticlérical, n'imposerait à sa majorité une intervention apparemment favorable aux seuls intérêts capitalistes et religieux. Munir-Bey imaginait à l'avance l'attitude des différents groupes, le clair langage de M. Sembat et les distinctions de M. Ribot [1].

1. Voir au *Journal Officiel* la séance du 4 novembre 1901, p. 2019 et suiv. Discours de M. Sembat : « Nous n'entendons,

Entre les purs de l'extrême gauche et les habiles du centre et de la droite, il prédisait une coalition qui jetterait hors du ministère les ennemis de la Turquie. A l'entendre, il suffisait donc de traîner les négociations jusqu'à la rentrée du Parlement français et de tout orienter vers quelque terrain favorable aux ébats et débats parlementaires.

Le dossier français contenait deux sortes de réclamations, les unes purement financières (affaires des Quais; créances Lorando et Tubini), les autres politiques (rétablissement et libre usage des fondations religieuses, scolaires et hospitalières; protectorat des Latins). L'honnêteté parlementaire aurait sûrement un soubresaut, si l'on parvenait à ne mettre en plein jour que les premières. Durant dix semaines, la Porte ne parlera que des créances Lorando et Tubini.

nous autres, marcher ni pour les mercantis, ni pour les moines, ni pour les congrégations (*Applaudissements à l'extrême gauche*), dont vous allez sans doute prendre la défense. Nous n'entendons pas que vous protestiez contre l'iradé qui interdit aux jésuites expulsés de France de se fixer en Turquie. (*Applaudissements à l'extrême gauche. — Rires ironiques à droite.*) Vous ne nous donnerez pas ce rôle grotesque d'aller déclarer à la Turquie que nous mettons ces gens-là à la porte, mais que nous l'obligeons à les recevoir! (*Nouveaux applaudissements à l'extrême gauche.*) » Discours de M. Ribot : « Nous n'avons pas confiance d'une manière générale dans la politique du Gouvernement. (*Applaudissements au centre et à droite.*) — M. Jourde. Cela n'est pas diplomatique. — M. Ribot. Peu m'importe; je ne fais pas de diplomatie; je dis ma pensée; j'en ai le droit. Je ne voudrais pas qu'une parole équivoque semblât impliquer de notre part une confiance qui n'est pas dans notre esprit, qui n'a jamais été dans nos actes. Nous restons ce que nous étions hier, opposés à la politique générale du Gouvernement, convaincus qu'elle a préparé beaucoup des difficultés dont souffre notre pays ».

Tubini-Lorando, les noms mêmes semblaient créés à souhait : « De pareils noms, dira M. Sembat, sentent le mercanti ; ces gens-là ne sont pas de chez nous ». Et la Chambre applaudira M. Sembat, sans penser que MM. Viviani et Mando siègent sur ses bancs et que Mando-Viviani sont d'assez jolies rimes à Tubini-Lorando. Il faudra que ces deux Français établissent leur filiation française, l'un depuis Louis XVI, l'autre depuis Louis-Philippe.... Après les noms, les créances. Depuis trente ans, elles ont été examinées, discutées et reconnues valables par les tribunaux turcs. « C'est tout dire, s'écriera la Porte : chacun sait la valeur d'un arrêt et d'un tribunal ottomans. » La Porte proclamant que l'on ne saurait admettre l'honnêteté de ses juges et l'équité de ses codes, les ministres français oseront-ils contresigner la teneur d'un jugement turc ? oseront-ils surtout réclamer pour leurs nationaux le bénéfice des lois turques sur le taux légal de l'intérêt à 12 p. 100 ? et pourront-ils expliquer à une Chambre française que, par le seul fonctionnement de ces admirables lois turques, un prêt de 100 000 livres en 1875 devient une créance de 1 800 000 livres en 1901 ?

Le Gouvernement français, à la vérité, n'a jamais eu pareille ambition, et sa conduite depuis quatre ans n'a prêté à aucun doute. Le ministre actuel, M. Delcassé, exposera, dans son discours du 4 novembre, qu'il n'a fait que poursuivre l'œuvre de ses prédécesseurs ; il a réclamé, non pas les 1 800 000 livres que les tribunaux turcs avaient attribuées aux héritiers Lorando, mais seulement les 253 000 livres que, dans

son réquisitoire contre ces héritiers, le procureur impérial lui-même leur reconnaissait dues en tout état de cause :

Je n'ai pas voulu soutenir, moi, la réclamation Lorando basée sur l'exécution pure et simple des contrats, si fondée qu'elle soit en droit. Malgré les arrêts des tribunaux ottomans, qui ont condamné le Gouvernement Ottoman à payer les sommes qui lui avaient été prêtées avec les intérêts, tous les intérêts fixés au contrat, j'ai déclaré que je ne présenterais à la Porte que les demandes que ma conscience me permettait de soutenir devant le monde en toute tranquillité. En 1897, l'ambassadeur de France présentait — c'était pour la dixième fois — la note Lorando, se montant à 1 792 000 livres, mais il ajoutait aussitôt que, si la Porte faisait enfin preuve de bonne volonté, il insisterait auprès des créanciers pour obtenir d'eux une réduction notable. Ces créanciers, pressés par la nécessité, consentaient à délivrer une quittance définitive pour une somme de 253 000 livres, capital et intérêts, abandonnant ainsi plus de 1 500 000 livres. Et, l'année dernière, le 18 avril, plus que pressés par la nécessité, expropriés, à la veille de voir leurs biens vendus, pour éviter la ruine totale, les héritiers Lorando écrivaient qu'ils accepteraient encore cette somme de 253 000 livres, augmentée de l'intérêt depuis 1897. Voilà Messieurs, la demande, ainsi réduite de plus de 500 p. 100, que j'ai fait présenter à la Porte. Le 15 août 1901, la Porte prit des arrangements qui donnaient satisfaction aux réclamants et qui, le lendemain, devaient être redigés et transmis à l'ambassadeur de France avec la signature du ministre ottoman des Affaires étrangères. Le lendemain, ces arrangements étaient oubliés et l'on en proposait de nouveaux, absolument contraires.

Il était impossible vraiment qu'une réclamation aussi modérée scandalisât l'honnêteté de nos parlementaires. Mais Munir-Bey avait promis à son maître

qu'avant ces explications le ministre français serait renversé. Munir-Bey a, sans aucun doute, l'oreille du Sultan. Pourtant, malgré cette influence actuelle et malgré le souvenir des tendresses plus vives encore d'autrefois, est-il possible que, durant dix semaines, Abd-ul-Hamid ait remis son espoir et sa vie dans les seuls augures de ce prophète optimiste? L'espoir n'est pas le mobile de ses actes : la seule crainte agit longtemps sur ses volontés. Pour contrepeser la crainte des menaces françaises, il a fallu que d'autres menaces aient surgi. Le ministère et l'entourage même du Sultan, la Porte et le Palais, ne vivent que dans ces contrepoids de chantages. Depuis vingt-cinq ans, la politique ottomane n'a pas eu d'autre ressort : le puissant du jour, favori ou ministre, fut toujours l'artiste ingénieux qui découvrit quelque nouveau jeu d'épouvantail. L'ogre russe, le croquemitaine anglais ou allemand, le diable arménien, le dragon religieux et l'hydre populaire servent tour à tour et, chaque jour, quelque nouveau venu invente un meilleur usage de ces monstres coutumiers. Parmi les réclamations françaises, une affaire prêtait à ces joutes. C'était même aux yeux du Sultan l'affaire la plus importante, celle du moins qui semblait intéresser le plus vivement notre ambassadeur, M. Constans : l'affaire des Quais.

*
* *

Le 7 novembre 1890, une convention était signée entre le ministre turc des Travaux publics, Raïf-Pacha,

et le financier français, Michel-Pacha : le Sultan et le Gouvernement turc, dans toutes les formes légales, concédaient à une Société française la construction et l'exploitation des quais sur les deux rives de la Corne d'Or. Jusqu'ici, la Corne d'Or était restée ce que l'avait faite la nature, une admirable rade enfoncée dans la rive européenne du Bosphore, mais dont nul travail humain n'avait rendu les bords accessibles à nos grands bateaux : c'étaient toujours, aussi bien à Galata qu'à Stamboul, les rives vaseuses et les eaux peu profondes où s'étaient échouées les galères des premiers fondateurs de Byzance. Depuis longtemps, pour répondre aux besoins du commerce moderne et pour assainir les bas quartiers de la capitale, des quais semblaient indispensables. Par le contrat du 7 novembre 1890, ces quais devaient être « construits en pierre, suivant toutes les règles de l'art », et pourvus de tous les compléments nécessaires : entrepôts, docks, grues à vapeur et machines perfectionnées sur leurs plates-formes ; voies d'accès, rails et tramways du côté de la terre ; bacs et mouches à vapeur entre les deux rives, — le tout aux frais de la seule Société des Quais, qui durant quatre-vingt-quinze ans serait propriétaire et toucherait en conséquence les revenus spécifiés au contrat, c'est-à-dire : 1° des droits d'amarrage sur les bateaux, barques et mahonnes accostés ; 2° des droits de débarquement sur les marchandises et passagers ; 3° des droits d'entrepôt et de manutention pour les cargaisons ; 4° enfin les rentes et loyers des terrains gagnés sur la mer.

Mais 10 p. 100 des recettes brutes seraient versés par elle au Trésor impérial, et le Gouvernement turc en contrôlerait toutes les opérations, et tous les frais de contrôle, surveillance et police seraient à la charge de la Société, qui, de plus, construirait *en pierre*, à ses frais, les bureaux, hangars et dépendances de la douane, de l'administration sanitaire et navale, de la force publique, de la poste, bref, de tout le personnel gouvernemental : en échange de ces constructions *en pierre*, la Société ne recevrait que les bâtisses existantes, quelques pauvres masures en bois.

Ainsi établie, respectée dans son esprit et dans sa lettre, la convention semblait promettre aux deux contractants de sûrs et considérables bénéfices. La Société avait d'énormes débours immédiats, mais aussi d'importants revenus en perspective : en 1890, Constantinople était encore le grand bazar du Levant; les chemins de fer balkaniques et les paquebots méditerranéens apportaient à ses commissionnaires les manufactures de l'Europe; les bateaux de la mer Noire et les charrois de l'Asie Mineure lui amenaient le commerce des pays arméniens et persans; les quais de Constantinople pouvaient devenir l'entrepôt général entre l'Europe et l'Asie occidentale. A la construction de ces quais, le Gouvernement turc, de son côté, gagnait sans bourse délier un port, des édifices en pierre, des redevances certaines à échéances fixes, un nouvel afflux de marchandises et d'argent, une capitale assainie et embellie, et un renom de civilisation et de progrès à travers l'Europe....

La Société française se mit à l'œuvre. En 1895, les quais étaient construits et les déboires commençaient. Toutes les prévisions sur le commerce futur étaient renversées par deux événements : l'influence russe en Perse et les massacres arméniens en Asie Mineure. Le public européen ne fait encore que soupçonner les effets de la politique russe en Perse. Mais, depuis longtemps, les consuls anglais de Constantinople signalent la main-mise du commerce russe sur les marchés persans. Les cotonnades, manufactures et quincaillerie anglaises ont été chassées de la Caspienne, de la Transcaucasie et de l'Iran : Constantinople, qui était l'entrepôt des marchandises anglaises, est aujourd'hui remplacée par les entrepôts russes d'Astrakhan, de Batoum et d'Odessa [1]. De ce fait, les bazars et quais de Constantinople ont perdu depuis 1890 la moitié de leur importance. En 1890, d'autre part, Constantinople était une place arménienne, le centre de la nation et des affaires arméniennes; sur les routes asiatiques, les Arméniens de Constantinople rayonnaient jusqu'aux frontières persanes et jusqu'aux mers de Chypre et de Syrie. Les massacres ont ruiné ce trafic et coupé tout rapport entre Constantinople et les marchés lointains : « Aujourd'hui, écrit le consul anglais Sarell [2], bien loin d'être un centre de distribution pour tout l'Empire Turc et la Perse et les États Balkaniques, Constantinople est tombée au

1. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2196.
2. *Ibid.*, n° 2650.

rang de simple marché de ravitaillement pour les environs immédiats ».

La Société des Quais, à peine l'œuvre commencée, put donc avec quelque raison mettre en doute les profits qu'elle avait escomptés jadis. Après les énormes frais du début (17 millions de francs, disent les Turcs; 30 millions disent les Français; 23 millions, estiment les consuls anglais), elle hésita à de nouveaux débours. Les quais étaient construits; mais les docks et entrepôts restaient à faire. L'article 5 de son contrat donnait à la Société une latitude de quatorze ans pour achever son œuvre. Elle ne témoigna aucune hâte à devancer l'échéance. Certains événements personnels semblèrent en outre tourner vers d'autres projets le fondateur, Michel-Pacha, et l'administrateur, M. Granet, notre ancien ministre des Postes. L'article 7 du contrat spécifiait pour le Gouvernement turc la possibilité et les conditions d'un rachat avant le terme des quatre-vingt-quinze ans. Il sembla que la Société songeait à invoquer cet article. Mais le rachat n'était encore prévu qu'après quarante ans de jouissance par la Société.

De 1893 à 1900, la situation commerciale de Constantinople empire, de saison en saison : le choléra en 1893 interrompt toutes les transactions; le tremblement de terre en 1894 détruit le Grand-Bazar; les massacres d'Asie en 1895 et de Constantinople même en 1896, la révolte crétoise et la guerre turco-grecque en 1897-1898, et les menaces de peste en 1899 achèvent

de ruiner les affaires, que la maladresse et la vénalité turques ont de tout temps rendues hasardeuses.

Le marché de Constantinople, écrit en 1901 le consul de France, n'est pas encore sorti de la crise qu'il subit depuis plusieurs années et dont mon précédent rapport a longuement développé les causes. L'argent continue à manquer ; il n'y a point de transactions et les acheteurs sont en retard pour leurs paiements. La conséquence première de cette situation est que l'importation ne cesse de faiblir ; dans le mouvement du port, une diminution très importante s'est fait sentir. L'heure du relèvement paraît de moins en moins proche. La confiance d'ailleurs fait complètement défaut et ce ne sont point les mesures quarantenaires édictées dans certains pays, puis supprimées, pour être de suite rétablies contre les provenances de Turquie, qui pourraient améliorer une situation dont tout le monde se plaint. Au mois de mars 1900, époque à laquelle commence l'exercice dont nous avons à nous occuper, la stagnation des affaires était complète. C'est le moment que la Porte choisit pour créer un timbre des réfugiés, dans le but, disait-on, de venir en aide aux nouveaux immigrants musulmans. Ce timbre s'ajoute aux autres timbres de la dette publique ottomane qui pèsent le plus lourdement sur les petites transactions et par suite sur les petits commerçants : le rapport de la Chambre de commerce française de Constantinople démontre que, dans certains cas, le montant des timbres pourrait atteindre 4 p. 100 de la valeur de la marchandise. Cette taxe, bien entendu, s'ajoute aux droits de douane et aux autres droits qui gênent déjà tellement les relations commerciales .

En même temps, les chemins de fer d'Europe et d'Asie détournent vers Salonique et Smyrne les courants de Macédoine et d'Asie mineure. Depuis que les chemins de fer d'Europe unissent à Salonique les

grandes villes de la Macédoine, Serrès, Uskub et Monastir, le bazar de Constantinople a dû céder à Salonique les transactions de presque toute la Turquie européenne, et, pareillement, c'est vers Smyrne aujourd'hui que les bazars de la Turquie d'Asie, Angora, Konia, Aïdin, etc., par les deux voies de l'Hermos et du Méandre, détournent leurs marchandises et leurs achats. Le dernier rapport consulaire anglais conclut : « L'affaire des Quais entraînait la construction d'entrepôts, desquels la Société escomptait jadis un large revenu. Mais le commerce de transit ayant pratiquement déserté Constantinople, les prévisions de ce côté ne sont plus encourageantes. Il se pourra qu'en fin de compte les quais soient rachetés par le Gouvernement turc. Il est impossible de se procurer le chiffre exact des dépenses et revenus de la Société : le capital nominal est de 23 millions de francs[1] ».

Il ne semble pas, en réalité, que le gouvernement turc, c'est-à-dire le Vizir et les Ministres, *la Porte*, ait jamais eu grande inclination à ce rachat des

1. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2650. Le rapport du même consul pour l'année 1901 est plus pessimiste encore : « It has been long stated that the trade of Constantinople as a distributing centre is falling off. Buyers who used to come here from Sinope and even from smaller ports, as Trebizond and Samsoun, now do business direct. The difficulties put by the Turkish police in the way of native Armenian merchants coming to the capital; the increased charges levied on trade by the Constantinople Quay Company; obstacles placed by the custom-house in the way of goods passing in transit by through Constantinople : all contribute to this result ».

quais[1]. Sauf les pourboires d'usage que vaut à chacun d'eux toute transaction gouvernementale, les Ministres turcs n'auraient aucun intérêt à reprendre dans leurs services cette affaire très coûteuse, dont les revenus immédiats sont minimes et qui ne prêtera jamais à de grosses « mangeries ». Mais, *au Palais*, c'est-à-dire chez le Sultan et parmi ses secrétaires, le rachat apparut bientôt sous d'autres couleurs. Si l'intérêt général de l'Empire et l'état misérable du Trésor sont peut-être opposés à cette opération, il est certain que les intérêts particuliers du Sultan la recommandent et même l'imposent. Car, à peine construits, ces quais ont été pour Abd-ul-Hamid une source constante de préoccupations et de craintes. Tour à tour, ils lui ont attiré les méchantes paroles et même les menaces de tout le monde, de son peuple et de l'Europe, de ses pires ennemis et de ses amis les plus dévoués. Voyez seulement l'histoire des cinq années dernières.

L'article 2 de son contrat donnait à la Société française le droit d'établir sur terre des grues et machines pour le déchargement, sur mer des bacs à vapeur pour le service entre les deux rives. Vous entendez les hurlements de la populace du port, *hamals* (portefaix) et *kaidjis* (bateliers), qui vivait autrefois du débarquement des passagers et marchandises. Ces bons ouvriers, qui travaillèrent si consciencieusement pendant les massacres, menacent

1. Pour cette différence fondamentale entre *la Porte* et *le Palais*, cf. mon livre sur *la Politique du Sultan*.

de reprendre contre l'homme d'Yildiz-Kiosque les *sopas* (bâtons) tout chauds encore de sang arménien. Tremblant devant l'hydre populaire, Abd-ul-Hamid doit retirer à la Société l'exercice de certains droits (bacs à vapeur).

L'article 23 de son contrat déterminait les péages que la Société pourrait lever, suivant un tarif concédé par le gouvernement. Le tarif à peine promulgué, vous entendez les plaintes du commerce européen. Les six ambassadeurs interviennent et la Roumanie elle-même menace : « Les péages sont trop élevés, disent les ambassadeurs. Il faut les réduire. La Porte, d'ailleurs, n'a pas le droit d'établir un tarif sans une entente préalable avec les Puissances ». Il faut donc réunir, en 1896, une Commission internationale qui, après deux ans et demi, promulgue un nouveau tarif (23 mai 1899). Mais l'Autriche proteste toujours : les vapeurs du *Lloyd* autrichien n'accostent pas à quai ; ils ancrent en rade ; ils déchargent par un va-et-vient de mahonnes ; le tarif sur les mahonnes, dit l'ambassadeur autrichien, est trop élevé.

L'article 22 de son contrat imposait à la Société la construction des nouvelles douanes, — charge très lourde que compensait l'engagement gouvernemental d'opérer toutes les visites et formalités douanières sur les terrains et dans les bâtiments de la Société. C'était pratiquement donner aux entrepôts de la Société le monopole du trafic international entre Constantinople et le reste de l'Empire. Or le grand pro-

tecteur d'Abd-ul-Hamid, l'empereur d'Allemagne, exige bientôt que le Sultan concède un port à la Compagnie allemande du Chemin de fer d'Anatolie. Au point où ce chemin de fer allemand touche la rive asiatique du Bosphore, en face de Constantinople, à Haidar-Pacha, les Allemands, par un iradé de janvier 1899, obtiennent le droit de faire des quais. Contre ces quais asiatiques, la Société française des quais européens n'a rien à dire : son contrat ne spécifie que les rives européennes de la Corne d'Or. Mais, sur leurs quais asiatiques, les Allemands exigent une douane. La Société française proteste aussitôt : c'est une atteinte à son monopole douanier. Reconnaissant les droits de la Société française, le Sultan refuse la douane aux Allemands. Alors, menaces de l'ambassade d'Allemagne, colère de l'empereur Guillaume : Abd-ul-Hamid doit céder; mais que va dire son autre grand ami, l'ambassadeur de France?

*
* *

Remplaçant M. P. Cambon, M. Constans est arrivé au début de 1899. Dès la première audience (24 février 1899), Abd-ul-Hamid a témoigné une touchante affection au nouvel ambassadeur : il a rappelé avec émotion les *services personnels* que lui a rendus, dans son dernier passage aux affaires, notre ancien ministre de l'Intérieur; il a insisté longuement sur ces services anciens et exprimé l'espoir qu'ils seraient continués. C'est que M. Constans arrive avec la renommée du

plus grand déjoueur de conspirations que le monde ait à l'heure actuelle : Abd-ul-Hamid veut à tout prix gagner à sa cause le tombeur du boulangisme. Dès cette première audience, il promet un acquiescement immédiat à toutes les demandes futures de l'ambassadeur. Et, dès cette première audience, l'ambassadeur réclame l'équité pour ses nationaux : la douane concédée aux quais allemands d'Haïdar-Pacha lèse les intérêts de la Société française; l'équité impériale estimera que de justes compensations s'imposent. Aussitôt le Sultan s'engage à toutes les compensations que l'ambassadeur jugera équitables.

La Société présente donc au Palais (mars 1899) sa petite liste : pour compenser la réduction de son monopole douanier, elle demande une réduction de ses charges et redevances envers le Trésor turc. Au Palais, tout le monde est unanime à refuser cette réduction qui atteindrait trop directement les revenus immédiats de tous et de chacun. Mais que faire? Le premier secrétaire de Sa Majesté, Tahsin-Bey, est l'homme de l'Allemagne : il conseille de rejeter simplement les demandes françaises. Le second secrétaire, Izzet-bey, qui sait l'amour du maître pour M. Constans, pousse aux mesures conciliantes. Pendant six mois (mai-octobre 1899), le Sultan hésite entre ses deux favoris. Enfin, son désir de contenter l'ambassadeur de France l'emporte. Une autre idée a d'ailleurs fait son chemin dans l'entourage et dans l'esprit du maître. Ces quais aux mains des étrangers ne sont pas seulement une cause de perpétuels ennuis; ils

peuvent en outre créer de mortels périls au Souverain et à l'Empire.

Sans les quais, sans la complicité ou la négligence étrangères, jamais en 1896 les révolutionnaires arméniens n'auraient pu débarquer; jamais la Banque Ottomane n'aurait été prise. Ce passé tout récent doit avertir ceux qui gardent quelque souci des jours de Sa Majesté. Il faut la surveillance effective, il faut la propriété des quais, pour que la personne du Souverain ne soit pas en risques perpétuels. Et l'intégrité même de l'Empire est en jeu. Voyez, par l'exemple de la Chine, à quoi mène le régime des concessions territoriales. Les quais sont une parcelle de l'Empire aux mains de l'Europe : derrière ces quais, la Société française réclame aujourd'hui les terrains gagnés sur la mer; demain, elle exigera les rues bordières; après-demain, elle voudra le quartier avoisinant.... Par mille arguments de toutes sortes — et l'argument sonnant ne fut pas épargné — l'idée du rachat s'impose à tout le Palais, au Sultan lui-même. En octobre 1899, le principe du rachat est stipulé dans le nouveau tarif de péages, que la Porte concède à la Société française après les débats de la Commission internationale.

Il faut seulement établir le prix de ce rachat. La Société est exigeante; l'accord semble difficile : le Sultan demande les bons offices de M. Constans. L'ambassadeur est opposé à ce rachat qui diminuera l'influence française à Constantinople. Mais le Sultan ne s'adresse pas à l'ambassadeur : c'est l'intervention

de « l'ami » qu'il réclame, comme un nouveau service personnel. Pour faciliter la tâche de M. Constans, Abd-ul-Hamid promet d'ailleurs que cette concession particulière aux désirs impériaux amènera le règlement de toutes les difficultés entre la France et la Turquie, de toutes les affaires d'écoles, d'églises et d'hôpitaux, bien plus importantes pour la politique générale de la France au Levant. L'ambassadeur reste hésitant. Le Sultan promet alors que la situation même de la France à Constantinople ne sera pas amoindrie : la Société française, tout en cessant d'être propriétaire, demeurera fermière des quais; elle les exploitera en régie jusqu'au terme de son premier bail.

L'amitié du Sultan finit par violenter un peu les préférences de l'ambassadeur : M. Constans négocie le rachat. La Société semblait d'abord (ou feignait d'être) résolue à ne pas vendre. Du moins, ses premières conditions étaient inacceptables : aux offres du Sultan (juin 1900), Michel-Pacha répondait par une demande de trois millions de livres turques, c'est-à-dire soixante-neuf millions de francs. Mais un an plus tard (mai 1901), la Société et son administrateur, M. Granet, se font plus raisonnables : on discute sur quarante-cinq millions de francs. « L'ami » du Sultan, continuant ses bons offices, arriverait sans doute à une conciliation; mais les gens du Palais veulent aller trop vite en besogne et forcer la Société aux derniers sacrifices, en entravant de toutes façons l'exercice de ses droits. Alors l'ambassadeur est obligé

de reprendre la défense de ses nationaux. Il se souvient qu'après tout, ce rachat n'est peut-être pas compatible avec les convenances de son gouvernement. Il reproche. Il menace. Aussitôt Abd-ul-Hamid donne sa parole que l'on traitera sur quarante et un millions de francs (juin 1901).... Alors intervint une conscience vertueuse qu'en toute cette affaire on avait un peu négligée.

La Porte avait au début combattu les désirs du Palais : les ministres déclaraient ne vouloir du rachat à aucun prix. Puis, l'un après l'autre, tous étaient revenus à de plus utiles pensées : dans la rue de la Banque, il semble qu'ils aient tous trouvé leur chemin de Damas, tous, sauf un seul auquel, par mégarde, on n'avait pas remis le viatique indispensable; le ministre des Cultes, le *Cheikh-ul-Islam*, avait été oublié. Il prit fort mal ce manque d'égards et menaça de déchaîner son grand dragon religieux. Puisque le Commandeur des Croyants, trahissant son dieu et son peuple, livrait aux giaours le pauvre pécule des fidèles mahométans; puisque, pour sauvegarder sa misérable vie et s'acheter l'appui des chiens infidèles, Abd-ul-Hamid pressurant son peuple affamé voulait extorquer au Trésor public quarante et un millions, alors que ces quais n'en valaient pas vingt : Mehmed-Djemal-Eddin Effendi, Cheikh-ul-Islam, allait éclairer l'opinion musulmane, et le peuple du Prophète serait juge.... Dès lors « l'ami » peut reprocher, et l'ambassadeur, menacer. Entre le danger lointain d'une intervention française et le péril tout proche d'un mouve-

ment religieux, on comprend que le choix d'Abd-ul-Hamid n'ait pas hésité. Et si, l'ambassadeur parti et les relations avec la France rompues, l'alternative s'était prolongée, on comprendrait encore l'entêtement du maître, jusqu'au jour où les menaces de la France accomplies auraient neutralisé le chantage platonique du Cheikh-ul-Islam. Mais il n'en fut pas ainsi.

La terreur du grand dragon religieux, qui l'emporta d'abord, ne dura que les deux mois de juillet et août 1901. Autour du Cheikh-ul-Islam, favori du jour, le parti antifrançais se groupa : Tahsin-Bey se fit au Palais son porte-parole. On reprit contre la Société des Quais la politique d'obstruction. Par une série de petites mesures ou de petits refus, l'exploitation lui fut rendue impossible ou désavantageuse. Chacune de ses réclamations ne reçut toujours que la même réponse : « Sa Majesté rachètera ; elle en étudie les moyens ; il est donc inutile de soulever des questions de détail ». Les autres affaires françaises recevaient le même accueil. Qu'il s'agît des créances Lorando-Tubini ou des marais d'Ada-Bazar (desséchés par un de nos nationaux et confisqués par le gouvernement turc au mépris des contrats) ; qu'il s'agît de nos valises postales ou de nos écoles et hôpitaux, du patriarche chaldéen-uni ou de notre Faculté de médecine à Beyrouth : c'étaient toujours les mêmes sourires, les mêmes affirmations de respect pour nos droits reconnus, les mêmes promesses de justice immédiate, puis les mêmes dénis de mesures effectives.

Galamment berné, notre ambassadeur gardait une fermeté souriante, mais annonçait que les sourires pourraient bien ne pas durer toujours. Il rappelait qu'en cette affaire du rachat, il n'avait agi que sur les prières formelles et renouvelées du souverain, car sa conviction personnelle et les convenances de son gouvernement n'allaient pas à cette solution. Et il ne réclamait plus qu'une chose : l'annulation de toutes les paroles échangées et le rétablissement de la Société dans ses droits statutaires. Le beau calme de ce joueur assuré des cartes fut pris, au Palais, pour une déférence et presque un acquiescement aux faiblesses du maître.... Brusquement, le sourire de l'ami disparaît. L'ambassadeur donne huit jours au Sultan pour une réponse décisive à toutes les réclamations françaises. Les huit jours écoulés, il prolonge encore d'une semaine. Puis il tient parole et, passant la frontière, il rompt les relations avec le souverain et le gouvernement turcs. Alors tout change : en deux heures, l'affaire des Quais est réglée.

L'ambassadeur est encore à la gare de Stamboul, que déjà on a pris au Palais les mesures nécessaires. Le grand dragon religieux est muselé sans peine; on répare l'oubli dont le Cheikh-ul-Islam avait été victime : il se taira désormais. Le 27 août au soir, le jour même du départ de l'ambassadeur, l'administrateur des Quais est mandé chez le Sultan. On lui propose des conditions nouvelles, mais fort avantageuses. Le 1er septembre, l'accord est signé : 1° le Sultan renouvelle ses promesses de rachat pour la somme de qua-

rante et un millions de francs; 2° vu l'état du trésor impérial (et pour sauver aussi la face du Cheikh-ul-Islam), l'opération est remise à un an; 3° d'ici là, le Sultan aura le droit de reprendre sa parole moyennant un dédit de vingt-cinq mille livres (six cent mille francs); 4° toute entrave aux droits et privilèges de la Société sera levée; on lui remettra les terrains gagnés sur la mer; elle pourra les occuper, mais non les vendre encore; 5° les redevances, qu'elle doit payer au trésor impérial, seront réduites à 50 p. 100 des bénéfices nets, tous frais et tous intérêts déduits; mais la Société renoncera, pour le moment, à l'établissement de bacs à vapeur.

*
* *

Ainsi, dès le 1er septembre, l'affaire des Quais est arrangée : il n'en sera même plus question dans le règlement final. Dès le 1er septembre, les menaces françaises ne sont plus contrepesées dans l'esprit du Sultan par les cris du Cheikh-ul-Islam. La coterie antifrançaise n'a, sans doute, pas désarmé. Mais elle ne pourra pas, durant dix semaines encore, maintenir ses positions sans l'appui d'autres troupes. L'arrivée de Munir-Bey, chassé de Paris, et ses prédictions de grabuge parlementaire peuvent faciliter la campagne de Tahsin-Bey; mais le Sultan, qui les paie, sait le juste prix des espoirs qu'on lui donne. Durant dix semaines, Abd-ul-Hamid n'a pas pu s'en contenter : il est certain qu'il a cherché, et il n'est pas

douteux qu'il a trouvé, en dehors de ses conseillers, quelques encouragements tacites ou formels à la résistance.

Il les a cherchés du côté de l'Allemagne ; il a dit à son grand ami l'Empereur : « C'est pour vous avoir complu dans les douanes d'Haïdar-Pacha que me voici menacé d'une intervention française ». Mais l'Empereur a répondu : « Par cette affaire même d'Haïdar-Pacha, j'ai vu comment vous respectiez vos promesses ; vous avez donné votre parole à la France : tenez-la ». Et l'Empereur est parti pour Dantzig voir le Tsar ami des Français. Le Sultan s'est adressé à l'Autriche : « C'est pour vous complaire dans l'affaire des mahonnes... ». Mais l'Autriche, l'interrompant, s'est écriée : « Gloire à M. Constans! Vous allez recevoir enfin la leçon méritée, et, quand une fois vous aurez senti la main de l'Europe, nos propres affaires, à nous aussi, n'en vaudront que mieux ». Le Sultan s'est adressé à l'Angleterre : « La convention de Chypre vous fait un devoir de défendre mes possessions asiatiques : la France menace Smyrne et Beyrouth ». L'Angleterre, tournée vers le Transvaal, ne fit que hausser les épaules. L'Italie fit mieux : elle rappela sa flotte de l'Archipel turc pour laisser plus d'espace aux vaisseaux de l'amiral Caillard.

Bref, par leur attitude ou par leurs déclarations, toutes les puissances, dès le début, prennent parti contre Abd-ul-Hamid. Une seule paraît hésiter et durant deux mois, durant les dix semaines de l'entêtement turc, elle réserve son avis. Dans les premiers

jours de novembre, seulement, une note officielle fait connaître aux agences de Constantinople, que « l'ambassadeur de Russie, M. Zinovieff, s'est rendu au Palais et à la Porte et qu'il a conseillé vivement de céder aux injonctions françaises ». L'entêtement d'Abd-ul-Hamid tombe aussitôt.

Cette démarche de M. Zinovieff a tiré notre Gouvernement d'un pas difficile. Nos bateaux viennent d'arriver à Mitylène : si le Sultan tient bon, notre drapeau hissé sur ce port insignifiant fera bientôt triste figure; les douanes de Smyrne sont toutes proches, il est vrai; mais leur occupation par nos marins amènerait des froissements avec les autres puissances : les plaintes du commerce international ameuteraient l'Europe contre nous.... C'est alors que, grâce à M. Zinovieff, le Sultan accepte nos conditions : nos bateaux peuvent honorablement quitter Mitylène. Il n'est donc pas douteux que l'intervention russe nous ait été fort utile. Mais pourquoi l'ambassadeur russe n'est-il pas intervenu plus tôt? pourquoi ce silence de deux mois, alors que la moindre parole peut faire plier Abd-ul-Hamid?

On ne saurait invoquer la politique générale des deux gouvernements : en ce moment même (septembre 1901), le Tsar vient en France proclamer que rien n'est changé dans les rapports des deux nations amies et alliées. On ne saurait invoquer non plus les convenances ou conceptions personnelles de M. Zinovieff : si l'on a vu quelquefois des ambassadeurs russes obéir à de pareils mobiles, la disgrâce éclatante de

M. de Mohrenheim a servi de leçon. En réalité la politique générale n'était pas en cause; dans ce cas particulier néanmoins, les deux gouvernements n'étaient pas complètement d'accord sur tous les détails présents et futurs de la négociation. Ce n'est pas qu'il y ait eu mésentente et conflit : il n'y avait pas eu entente claire et débats complets. Dans les demandes publiques du ministre français, le Gouvernement russe ne trouvait sans doute rien à reprendre. Mais derrière ces demandes fermes de notre ministère, il discernait certaines exigences possibles de notre opinion, de notre presse et même de notre Parlement : « Affaire turque », avait beau dire notre diplomatie; il semblait que la France tout entière comprît : « Affaire arménienne ».

Bien des choses ont changé dans l'opinion française, depuis le jour où nos gouvernants de 1896 se détournèrent de l'Arménie massacrée. Il a fallu cinq ans. Mais la vérité est aujourd'hui connue. La France sait que l'Arménie est toujours sur la roue. Il se dégage de là-bas une odeur de crime, qui incommode et qui fait honte. Dans la séance du 4 novembre, tous nos députés le crieront. De M. Piou à M. Allemane, la Chambre se fera unanime et M. Cochin traduira l'opinion générale :

Il y a longtemps que je souhaitais de voir nos navires aller relever là-bas le prestige de la France et notre glorieux privilège de protecteurs des populations persécutées. A la vérité, lorsque nous demandions l'intervention, nous ne nous doutions guère du prétexte qui devait la motiver

aujourd'hui. Les quais de Constantinople ont été inondés de sang. C'est de cela qu'il fallait demander compte au Sultan, plutôt que de ses arrangements avec les maçons qui les ont construits.

Bien avant la rentrée des Chambres, nos journaux durant les mois de septembre et d'octobre n'avaient fait que paraphraser ce thème. Il est certain, d'ailleurs, que, parmi les réclamations du gouvernement français, la plus importante et la plus vive touchait aux affaires d'Arménie. La Porte et le Sultan ont tout fait pour donner le change : depuis trois ans, ils n'ont jamais discuté devant le public européen que nos demandes financières. A les entendre, la seule affaire des Quais, à peine agrémentée des créances Tubini-Lorando, aurait tourné M. Constans vers la rupture. Le mal ne viendrait que de cette malencontreuse affaire et de cet impatient ambassadeur. En réalité, le grand différend remonte à 1897 et il porte sur les conséquences des massacres arméniens.

Durant ces massacres, certains de nos nationaux ont perdu la vie; un plus grand nombre ont perdu leurs biens : le Gouvernement turc a reconnu son entière responsabilité dans ses façons particulières de rétablir l'ordre; il a promis d'indemniser les victimes ou leurs héritiers; il a accepté nos évaluations et nos demandes; mais, depuis quatre ans, il n'a jamais versé le moindre acompte. Durant les massacres, d'autre part, nos œuvres scolaires, hospitalières et religieuses dans les vilayets arméniens ont été ruinées entièrement ou gravement atteintes. Après avoir

promis de les relever, le Gouvernement turc refuse non seulement d'en faire les frais, mais encore d'en tolérer la reconstruction ou de nous en rendre le libre usage. Et voilà véritablement le grand débat : la France aura-t-elle, depuis trois cents ans, travaillé à cette œuvre civilisatrice qui s'appelle les Missions du Levant et qui, pour être religieuse, n'en est pas moins grande, belle, désintéressée, vraiment profitable à l'humanité tout entière; aura-t-elle, pendant trois siècles, prodigué les efforts et l'argent, pour qu'en deux étés de frénésie, les « petites mains » sanglantes d'une brute impériale ruinent ce monument de la charité française et pour que les seuls ossements arméniens marquent désormais la place où furent nos églises, sans doute, mais aussi nos écoles et nos hôpitaux? ou bien ces folies impériales seront-elles enfin réparées et la charité civilisatrice pourra-t-elle reprendre son œuvre?

A la question ainsi posée, l'opinion française n'imaginait qu'une réponse, et l'on vit bien que l'Europe entière n'en imaginait pas d'autre : la France se doit à elle-même et elle doit au monde de réparer le mal. La France a pour elle le droit écrit, la lettre même des contrats et de la loi, quand elle réclame des réparations pour ses nationaux victimes des massacres. Mais l'esprit et la lettre des traités, comme la tradition ininterrompue de quatre siècles, lui donnent aussi le droit de ne pas considérer nos seuls nationaux : outre nos sujets, la France a des protégés dont elle a toujours assumé la défense, et,

parmi ces protégés, une partie de la nation arménienne. A l'heure des massacres, certain ministre français a pu rejeter ces droits et devoirs de protection, qui le gênaient dans sa course au succès immédiat. Mais le ministre actuel semble disposé à les reprendre : dans le courant d'octobre 1901, une note officielle annonce que M. Delcassé a reçu M. P. Quillard, directeur du *Pro Armenia*, comme délégué des groupes arméniens, et qu'il lui a demandé l'exposé *minimum* des doléances et revendications arméniennes.

Outre ses nationaux, le ministre français songe donc à nos protégés. Comme la presse, comme l'opinion, comme le Parlement, comme tout le monde en France, le ministre incline à traduire « affaire turque » par « affaire arménienne ». Mais admise en France, voilà peut-être une traduction qui n'aura pas cours chez nos amis et alliés. La Russie ne peut que ratifier notre désir de défendre nos nationaux : elle sait exactement où commence et où finit cette défense, qui d'ailleurs ne gêne en rien ses intérêts ni ses combinaisons. Mais, si l'on parle des protégés, il faudrait d'abord définir le terme et la chose, et savoir ensuite que, sur la protection des Arméniens, le Gouvernement russe et surtout l'ambassadeur russe à Constantinople ont quelques idées, doublées de quelques intérêts.

Car c'est la Russie qui, la première, a dans un texte formel revendiqué la protection des Arméniens. Avant l'article 16 du traité de San Stefano, jamais l'Europe n'avait réclamé pour l'Arménie une condition favo-

risée. La France avait étendu sa protection à différentes personnalités ou communautés arméniennes, jamais à l'ensemble de la nation. L'Angleterre, par la convention de Chypre, opposera à la théorie arménienne des Russes sa politique de protection générale sur tous les sujets asiatiques, *chrétiens ou autres*, de S. M. le Sultan. C'est donc le traité russe de San Stefano qui, seul, a fait passer, dans la langue des diplomates et dans les conventions de Berlin, le nom même de l'Arménie et la question arménienne. Si, durant de longues années après San Stefano, la Russie a négligé de définir sa protection des Arméniens, il est visible pourtant qu'elle en connaissait bien les nécessités primordiales : on ne peut protéger que les persécutés; on ne peut défendre que la veuve et l'orphelin. La diplomatie russe avait depuis longtemps prévu une Arménie pleine de persécutions, de veuvages et d'orphelinats.

En 1896, seulement, le prince Lobanoff se laisse aller à une confidence; il ne dit pas encore ce que pourra devenir l'Arménie protégée des Russes, mais ce qu'elle ne devra jamais devenir : « Nous ne tolérerons jamais en Asie Mineure une autre Bulgarie ». Puis le silence russe devient plus impénétrable jusqu'à l'arrivée de M. Zinovieff à l'ambassade de Constantinople (janvier 1898). A défaut de déclarations explicites, les actes du nouvel ambassadeur vont du moins parler clairement. Une affaire oblige enfin les Russes à définir leur politique future dans la Turquie arménienne : c'est la question des chemins de

fer d'Anatolie. Cette affaire vaut qu'on s'y arrête. Par derrière, elle a dominé toute notre querelle avec le Sultan.

*
* *

Depuis l'année 1856, où les Anglais obtinrent la première concession, les chemins de fer d'Asie Mineure ont passé par trois phases suivant les conceptions économiques et politiques que successivement les Anglais et les Français d'abord, les Allemands ensuite, et les Russes aujourd'hui, se sont faites du rôle futur de la Péninsule. De 1856 à 1886, les Anglais et les Français construisirent leurs lignes de pénétration. En 1886, les Allemands commencent leur grande voie de transit. En 1900, la Russie trace sur le papier ses lignes d'occupation.

Enclose sur trois façades par la mer Noire, par la mer de Marmara, par l'Archipel et par la mer de Chypre, l'Asie Mineure forme un rectangle péninsulaire. Elle ne tient à la masse du continent asiatique que par un isthme très large, où de hautes montagnes dressent leurs cinq ou six chaînes parallèles entre le fond de la mer Noire et la plaine de la Mésopotamie. Ce rectangle n'est pas uniforme et homogène. A l'intérieur, une ligne presque droite, tirée de Haïdar-Pacha sur le Bosphore au golfe d'Adalia sur la mer de Chypre, délimiterait fort exactement les deux régions naturelles qui se partagent la péninsule : l'Asie Mineure des fleuves et l'Asie Mineure des plateaux.

A l'ouest de cette ligne, vers l'Archipel, c'est l'Asie Mineure des fleuves, dont les vallées s'ouvrent en éventail, profondément creusées entre de hautes chaînes : toutes prêtes par la fertilité de leur sol, l'abondance de leurs eaux et la douceur de leur climat à nourrir des villes nombreuses, elles rayonnent vers les côtes occidentales, vers les mers de Rhodes, de Smyrne et de Constantinople. A l'est, c'est l'Asie Mineure des plateaux semi-désertiques, des steppes et des lagunes salées, qu'enserrent de toutes parts les bourrelets montagneux : l'on n'accède des mers et des terres limitrophes que grâce à des « portes », comme disaient les Anciens, grâce à des défilés très élevés, très étroits, très peu nombreux.

C'est dans l'Asie Mineure des fleuves que les lignes anglaises et françaises avaient dessiné leurs voies principales. Partant de la mer, elles devaient pénétrer au long des vallées fluviales ou à travers les « portes » des monts, jusqu'au centre du plateau, jusqu'aux capitales turques de l'Asie Mineure, Angora et Konia. En 1856, un ingénieur anglais, W. Pressel, en avait dressé pour le Gouvernement turc le plan d'ensemble. Cinq ou six ports sur les mers de la périphérie étaient choisis pour le départ des lignes vers l'intérieur.

Sur la mer de Chypre, la ligne de Mersina devait pousser à travers la petite plaine maritime de Cilicie, jusqu'au Taurus et jusqu'à ces fameuses Portes Ciliciennes, qui montent par un brusque, raide et long escalier sur le plateau de Konia. L'amorce de cette première ligne ne fut concédée qu'en 1883, et pour la

petite plaine maritime seulement : du port de Mersina à la grande ville intérieure d'Adana, à travers les ruines de l'ancienne Tarse, les soixante-sept kilomètres de cette voie ont été construits et sont exploités par une Société française. Mais la ligne interrompue ne franchit pas encore le Taurus.

Sur la côte de l'Archipel, c'est de Smyrne que deux grandes lignes, au long des deux grands fleuves parallèles, l'Hermos et le Méandre, devaient partir : elles courraient tout droit, de la mer occidentale vers le même plateau de Konia, qui sur cette façade présente ses entrées les plus larges et ses pentes les plus douces. Ces deux lignes smyrniotes furent concédées à des Anglais.

Dès 1856, une première Société anglaise, *Ottoman Railway C°*, entreprend la ligne du Méandre : elle met dix ans pour atteindre la grande ville intérieure d'Aïdin, sur le cours inférieur du fleuve, et vingt-cinq autres années pour atteindre Dineir, au pied du plateau, à la source du fleuve. Elle y garde encore aujourd'hui son point terminus (d'où son nom actuel *Smyrne-Aïdin-Dineir C°*); à Dineir, des embranchements rayonnent vers les marchés voisins, Tchivril et Oloubourlou, et vers les défilés de Bouldour, d'où quelque jour la voie ferrée pourra descendre au golfe d'Adalia. Au long de son parcours, d'autres petits embranchements ont porté à cinq cent dix kilomètres la longueur totale de cette concession.

En 1863, une autre Compagnie anglaise entreprend la ligne de l'Hermos et pousse d'abord jusqu'à la ville

intérieure de Cassaba (d'où le nom qu'elle portera toujours, *Smyrne-Cassaba*), puis jusqu'à Ala-Cheir, où longtemps elle garde son *terminus*. Au cours de sa ligne principale, elle a détourné vers le nord un embranchement qui atteint Soma dans la plaine de l'ancienne Pergame. De ce côté, elle pourrait sans grandes dépenses s'allonger jusqu'aux rives de la Marmara, jusqu'à l'embarcadère de Panderma, d'où la traversée maritime vers Constantinople serait à peine de six ou huit heures. Entre Smyrne et Constantinople, on éviterait ainsi les Dardanelles, toujours longues et souvent difficiles. Par cette voie rapide, mi-terrestre, Smyrne-Soma-Panderma, et mi-maritime, Panderma-Constantinople, l'ancienne route des caravanes Constantinople-Smyrne serait rouverte pour le grand trafic. Mais la Porte ne s'est jamais souciée de cette communication, trop directe et sans défenses, entre la mer libre et la capitale : il faut toujours prévoir, pensent les Turcs, quelque débarquement européen à Smyrne.

Aussi, tant que *Smyrne-Cassaba* reste aux mains des Anglais, la ligne principale s'arrête à Ala-Cheir et l'embranchement à Soma. En 1894, la concession passe aux mains des Français, qui demandent encore le prolongement vers le nord, de Soma à Panderma, et qui n'obtiennent (après entente avec les Allemands) que le prolongement vers l'est, d'Ala-Cheir à Ouchak sur le haut Hermos, puis à Afioum-Kara-Hissar sur le rebord du plateau. La ligne française rejoint ainsi la grande ligne allemande des plateaux que nous

allons étudier. Par ce raccord, elle amène à Smyrne le commerce de tout l'hinterland anatolien; elle devient l'artère principale de l'Asie Mineure. *Smyrne-Cassaba*, compagnie française, exploite aujourd'hui cinq cents kilomètres.

Sur la mer de Marmara et sur le Bosphore, dans le voisinage de la capitale et du Palais, le gouvernement turc se réserva la construction et l'exploitation des voies ferrées. En 1871, il essaya de rejoindre le port de Moudania à la grande ville intérieure de Brousse. Il fit construire lui-même cette ligne et voulut l'exploiter. Elle fut exécutée en de telles conditions que, pendant vingt ans, les seuls chameaux purent circuler sur ses traverses. En 1892, il fallut faire appel aux étrangers. Grâce à la Société des Batignolles, la ligne Moudania-Brousse fonctionne aujourd'hui; mais ses quarante-deux kilomètres n'ont pas grande importance et la Porte refuse toute prolongation. — De même, la Porte avait choisi Haïdar-Pacha en face de Constantinople pour le départ d'une ligne exclusivement turque vers Ismid et la vallée du Sakaria. Les Turcs parvinrent à construire, mais non pas à exploiter, les quatre-vingt-treize kilomètres de rails qui réunissent Haïdar-Pacha et Ismid. En 1879, l'exploitation fut remise à un groupe de financiers anglo-grecs, qui la conserva jusqu'au jour où les Allemands englobèrent ce pauvre tronçon dans leurs gigantesques projets.

Sur la mer Noire, la pénétration rencontrait des difficultés presque insurmontables. La côte est sur-

plombée par une muraille montagneuse que, seules, quelques gorges de fleuves parviennent à couper, et ces gorges profondes, repliées et contournées, n'offrent aucun chemin. Néanmoins, le port de Samsoun fut désigné pour l'amorce de la ligne future qui forcerait les gorges d'Amasia et, gagnant le plateau, atteindrait à Siwas le nœud des routes stratégiques et commerciales de l'intérieur. Un Belge se présenta qui non seulement voulait ouvrir cette route, mais encore la prolonger sur tout le plateau du nord au sud : coupant la péninsule de part en part, on irait, à travers le Taurus, rejoindre par les Portes de Cilicie la plaine d'Adana et les ports de Mersina et d'Alexandrette; mais ce projet fut écarté. Puis, un Français obtint la promesse du premier tronçon Samsoun-Siwas; mais les massacres arméniens et surtout les exigences russes ont, de ce côté, fermé tout accès aux lignes européennes.

Plus voisin de Constantinople, le port d'Eregli, l'ancienne Heraclée, offrait à la pénétration un départ plus commode vers le plateau d'Angora. Ici ce furent les exigences allemandes qui fermèrent la porte à cette concurrence des chemins allemands d'Anatolie. La Porte, au reste, avait son intérêt à ne pas ouvrir un débouché terrestre aux charbons d'Eregli. Ce bassin houiller, sur la mer Noire, est le seul endroit où la flotte turque puisse se ravitailler de houilles indigènes; tant que cette houille, de qualité encore médiocre, n'a de débouché que sur la mer, et de clientèle assurée que le gouvernement turc, ce der-

nier reste maître des prix : un écoulement des charbons vers l'intérieur se traduirait en une hausse des prix qui serait fâcheuse, non seulement pour la flotte, mais, plus encore, pour le ministre de la Marine [1].

*
* *

En 1886, les Allemands apportent une conception nouvelle. Leurs grandes lignes du plateau ne vont plus mettre en jeu la seule Asie Mineure. Assurément, elle est toujours en cause et les Allemands ne la négligent pas : les lecteurs de la *Revue de Paris* n'ont pas oublié les articles de M. Gaulis à ce sujet [2]. Depuis 1850, Ross, Roscher et Rodbertus prêchaient à l'Allemagne la « conquête pacifique » de l'Asie Mineure, la « transformation de l'Anatolie par l'organisation du travail national », et même la colonisation de l'Asie turque. Les Allemands tournèrent leurs savants, leurs géographes et leurs enquêteurs commerciaux vers ce pays. Il fut reconnu de bonne prise, de moins bonne prise pourtant qu'on l'avait espéré d'abord. A mesure que les études allemandes

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2813 : The Heraclea coal mines form part of a large coalfield on the south shore of the Black Sea, about 135 miles from Constantinople. The whole coalfield was granted to the Turkish Admiralty for the use of the navy, and has been worked irregularly since 1853. In 1895 a Turkish company was formed, with French capital of 800 000 l., to work a portion of the field under lease from the Admiralty, on the condition that the Admiralty should have at any time the option of taking 60 p. 100 of the output at a fixed price.

2. Mars-avril 1898.

pénétraient plus avant, les avantages de l'Asie Mineure, ses possibilités de peuplement et de richesse apparaissaient moindres. Mais, au delà de ce plateau ardu, on aperçut les plaines admirables de la Mésopotamie, le cours sinueux des grands fleuves bibliques, le limon du Paradis Terrestre et, sur les bords du Tigre et de l'Euphrate, les ruines des villes géantes, Ninive, Babylone, Ctésiphon, Bagdad, qui présageaient la future grandeur de ce pays aujourd'hui désert, — et dans le fond, miroitaient les eaux du golfe Persique qui tout droit mènent aux marchés de l'Inde. Au delà donc de l'Asie Mineure franchie, c'est à cet Éden des Fleuves que la science allemande voulait courir : *La Babylonie, la terre la plus riche du passé et le plus beau champ de colonisation présente*, disait, dans le titre de sa brochure, le docteur Sprenger, qui complétait la brochure du docteur Karger : *L'Asie-Mineure, champ de colonisation allemande*, et, pour compléter les cartes et études géographiques de l'Asie Mineure dressées par le docteur Kiepert, le croiseur *Arcona*, allait explorer et minutieusement dessiner les embarcadères du golfe Persique.

En 1889, commence la réalisation de ces projets : les Allemands acquièrent la ligne turco-anglo-grecque d'Haidar-Pacha à Ismid. C'est par là que d'autres avant eux rêvaient déjà de couper l'Asie occidentale et de tracer la route la plus courte entre l'Europe centrale et le golfe Persique, entre Vienne, Constantinople et Bagdad. A peine entre les mains alle-

mandes, la ligne est vivement poussée jusqu'au seuil du plateau anatolien; en 1891, elle atteint la ville d'Eski-Cheir sur ce plateau. Mais il est impossible de couper tout droit vers l'Euphrate et vers la plaine mésopotamienne. Le centre du plateau est un assez grand désert, couvert de marais et de lacs salés, sans villes, sans cultures possibles, sans eau douce. De tout temps, les routes humaines ont dû contourner ce désert par la double route du sud et du nord.

Vers l'Euphrate, la route du nord par Angora est la plus courte. C'est l'ancienne route royale des Assyriens, des Perses et des Byzantins; c'est encore la route des caravanes arméniennes ou persanes. D'Eski-Cheir à Diarbékir, près de l'Euphrate, et à Mossoul, sur le Tigre, une ligne de grandes villes, Angora, Yuzgat, Siwas et Kharpout, en marque les étapes. Les Allemands enfilent cette route du nord et poussent leurs rails jusqu'à Angora (1892). En 1893, le Sultan ne parle que du prolongement Angora-Bagdad, qui va lui mettre sous la main les impôts et la fidélité parfois douteuse de ses provinces syro-arabes. Il vante à tous, surtout à notre ambassadeur, les perspectives de cette nouvelle poussée. C'est que les Allemands ont toute la bonne volonté pour l'entreprendre; ils manquent seulement de capitaux et, durant cinq années, ils en cherchent partout : le Sultan voudrait leur attirer l'appui de notre finance. Enfin, en 1898, une entente avec les financiers français aboutit. On reprend le grand projet....

Mais la joie du Sultan et les leçons de la guerre

turco-grecque ont éveillé les soupçons russes. Dans la Turquie européenne, c'est la ligne française Constantinople-Salonique qui vient de permettre la mobilisation des Turcs contre la Grèce : la ligne allemande Angora-Bagdad permettrait la même mobilisation contre les frontières russes en Asie. La Russie s'oppose donc à la construction de cette ligne.

Les Allemands doivent abandonner la route du nord et, revenant à Eski-Cheir, ils vont contourner par le sud, par la route de Konia, la plaine du désert salé. Cette route du sud est bien plus longue. Par Koutahia et Afioum-Kara-Hissar (où la ligne Smyrne-Cassaba vient la rejoindre), elle atteint Konia sans peine. Dès 1896, ce premier tronçon a été fait. Mais, au delà de Konia, il faut à travers le Taurus, gagner les Portes Ciliciennes et brusquement tomber dans la plaine maritime d'Adana, puis contourner le golfe d'Alexandrette, regravir les pentes abruptes de l'Amanus, franchir les défilés de Marach et atteindre enfin la vallée de l'Euphrate. Longue et coûteuse à établir, cette ligne sera difficile à exploiter, à cause des alternatives de montées abruptes et de chutes presque à pic. Il faudra d'énormes dépenses. Les Allemands sont obligés de faire un plus grand appel aux capitaux étrangers. L'affaire devient internationale : 40 p. 100 aux Allemands, 40 p. 100 aux Français, 20 p. 100 réservés à d'autres, aux Russes, s'ils peuvent payer, aux Anglais, s'ils veulent entrer dans la combinaison. Les Anglais ne témoignent aucune hâte. Il est visible que les Russes n'ont aucun moyen

et ne trouvent aucun prêteur, et qu'en outre leur gouvernement ne fera rien pour faciliter l'ouvrage. Et, pourtant, sans les Russes, l'affaire devient insoluble. Car, de ce côté encore, la grande ligne de transit allemande vient couper les beaux projets de M. Zinovieff.

Avec ces projets, nous entrons dans la troisième phase. En février 1900, la ligne Konia-Bagdad ayant été consentie aux Allemands, l'ambassadeur russe réclame des compensations. Il demande le *droit exclusif* pour les Russes de construire et d'exploiter toute ligne future dans les vilayets voisins de leur frontière asiatique. Appuyée par l'Allemagne, la Russie obtient du Sultan une promesse verbale pour les vilayets d'Erzeroum et de Trébizonde : le Sultan promet en outre que dans le vilayet de Siwas les seuls Turcs, à l'exclusion des étrangers, obtiendront la concession de voies ferrées et que le gouvernement turc exploitera les lignes futures. Regardez la carte et vous verrez aussitôt ce qu'en langage ordinaire, peuvent signifier les termes de ce contrat.

Trébizonde est sur la mer Noire le port qui conduit aux provinces de la Grande Arménie. Erzeroum est à l'entrée du plateau le marché et la forteresse, qui tient et approvisionne les deux routes de la Grande Arménie, l'une venant de la Russie asiatique par Kars, l'autre venant de la Perse par Bayazid. Siwas est, au centre du plateau, le carrefour de toutes les routes qui divergent vers les quatre coins de l'horizon arménien : à l'est, vers Erzeroum, la Russie et la

Perse; au nord, vers Samsoun et la mer Noire; à l'ouest, vers Angora et Constantinople; au sud-ouest, vers Konia, Adalia et Smyrne; au sud, vers Marach et le golfe d'Alexandrette.

En langage courant, la Russie exige donc la concession ou la surveillance de toutes les lignes qui lui assureraient un jour l'occupation de la Grande Arménie. Elle ne demande aucune concession immédiate. Elle est méthodique en ses entreprises. L'affaire de Chine l'occupe, puis les affaires de Perse la retiendront quelques années encore : tant que ses forces et son attention seront engagées là-bas, elle se contentera ici de précautions préventives et d'engagements. Mais elle veut des engagements écrits : à mesure que l'affaire chinoise se règle et que l'affaire persane se met en bonne voie, ses réclamations deviennent plus pressantes. Quand elle sera libre du côté de Pékin et de Téhéran, elle veut qu'à Constantinople tout le travail préparatoire soit fait. La Mandchourie acquise, Port-Arthur définitivement assuré et les routes du golfe Persique ou de l'Indus accaparées, elle n'aura qu'à transporter en Arménie son personnel, son matériel et ses méthodes. Car elle va recommencer ici, avec le même personnel, le même matériel et les mêmes méthodes, sa poussée vers une autre mer libre : que l'Europe le veuille ou non, Payas au bord du golfe d'Alexandrette sera quelque jour, sous une forme ou sous une autre, un nouveau Port-Arthur; la Grande Arménie turque nous réserve une autre Mandchourie.

*
* *

Telles sont les conceptions de M. Zinovieff et sûrement cet ancien directeur des Affaires Asiatiques à la Chancellerie impériale n'est que le fidèle interprète de son gouvernement. Comprend-on maintenant que l'ambassadeur russe ait hésité deux mois à soutenir les réclamations françaises et que notre traduction d' « affaire turque » en « affaire arménienne » n'ait pas eu le visa de Saint-Pétersbourg? Et quand on connaît la conduite du ministre français dans l'affaire crétoise, ne faut-il pas trouver quelques explications à son langage du 4 novembre 1901? M. Allemane lui disait :

Le mal — si mal il y a — est fait; nos navires, sous les ordres du contre-amiral Caillard, sont aux Échelles du Levant. Cette mesure pourrait, à mon avis, avoir vis-à-vis de l'Europe un correctif, si nous donnions à cette démonstration, non pas le caractère mesquin d'une démarche d'huissier qui va exiger le payement des créances, mais d'un commencement d'opération d'humanité. A cette opération d'humanité, la France doit inviter toutes les puissances européennes.

Et le ministre visiblement embarrassé répondait :

Vous parlez des Arméniens, de la situation lamentable qui leur est faite! Mais, messieurs, vous savez bien que j'ai été le dernier à m'en désintéresser.

M. Eugène Fournière. — C'est vrai!

M. le Ministre. — On n'a pas pu noter la pression diplomatique qu'à plusieurs reprises, *avec le concours de puissances amies*, j'ai exercée sur la Porte pour empêcher

le renouvellement des événements de 1894, de 1895 et de 1896, parce que l'action diplomatique la plus efficace n'est pas toujours celle qui fait le plus de bruit. Est-ce qu'on n'a pas pu voir cependant, durant les derniers hivers, l'escadre française sur les côtes de l'Asie Mineure, au moment précis où les menaces semblaient s'amonceler sur la tête des populations chrétiennes? Et cette année encore, cette année même, comme le péril paraissait menacer les Arméniens et les chrétiens d'Aïn-Tab, près d'Alexandrette, n'a-t-on pas vu soudain notre division de croiseurs cuirassés dans ce golfe d'Alexandrette? Ah! les populations menacées ne s'y sont pas trompées, elles! Elles ont salué les croiseurs que j'avais envoyés, comme la protection, comme le salut, et le Gouvernement de la République ne compte plus les remerciements qui lui en sont parvenus.

Et le ministre refusait maintenant à la Chambre toute promesse sur cette affaire arménienne. Serait-ce que *le concours de puissances amies* lui avait été refusé cette fois? Serait-ce même que dans notre affaire turque l'intervention de la puissance amie n'a été obtenue qu'après explications et engagements réciproques sur cette même affaire arménienne? Mais ces engagements quels sont-ils? On peut tout au moins entrevoir ce qu'ils devraient être.

Les Russes veulent la Grande Arménie et notre politique générale nous lie envers eux. Mais la Grande Arménie n'est pas toute l'Arménie, et, pour le moment, la conscience française serait satisfaite si les massacres du moins étaient à jamais supprimés dans ce coin de Petite Arménie où, de temps immémorial, nous avons exercé un protectorat effectif, et reconnu de

tous, dans ce Zeitoun héroïque qui, tout voisin de la mer de Beyrouth, peut et doit devenir un Liban arménien. En 1863, l'ambassadeur de France déclarait à la Sublime-Porte que « la France a toujours connu le Zeitoun indépendant et exempt d'impôts ». Tôt ou tard, la France reconnaîtra que son intérêt réel, d'accord avec sa tradition et son honneur, lui impose de réclamer cette solution, — ou ce commencement de solution, — de la véritable affaire turque, qui vraiment est l'affaire arménienne.

Appendice.

Au cours de cette année 1902, la question turque n'a pas changé. Nouveaux massacres d'Arméniens en Asie-Mineure, de Serbes et de Bulgares en Macédoine, de Turcs à Constantinople et d'honnêtes gens dans tout l'Empire : la politique d'Abd-ul-Hamid a pourchassé tous ceux qui portaient une ombre sur les soupçons du maître. Les puissances, qui n'ont pu se mettre d'accord pour la réforme politique et territoriale de la Turquie, ont en commun tâché d'imposer au Sultan la réforme de ses finances. Mais tout se tient dans cet édifice turc. Les finances réglées ne peuvent résister ni aux caprices du maître ni aux voleries de ses délégués.

Le grand chemin de fer Constantinople-Bagdad est toujours arrêté par les mêmes raisons d'argent. Les Allemands, unis aux Français, ne veulent pas se

lancer en une si grosse entreprise, sans une garantie d'intérêts et sans un gage solide de cette garantie; or tous les revenus de l'Empire sont engagés depuis longtemps pour le service d'autres garanties analogues. L'unification de la dette ottomane pourrait seule, en mettant au clair toute la situation, fournir la disponibilité de quelques revenus nouveaux. Les Français, avec leur projet « Rouvier », sont disposés à entreprendre cette unification de la dette ottomane et les Allemands, pour obtenir la garantie de leur chemin de fer, appuient le projet français.

Mais la Russie se tient toujours à l'écart. M. Witte a, dans une série d'articles officieux ou de conversations publiques, détourné les financiers européens de l'entreprise Constantinople-Bagdad : elle ne peut, disait-il, servir à rien de grand. Car la vraie route de l'Inde n'est pas à travers la Turquie. C'est la Russie, dit M. Witte, qui par sa grande ligne Moscou-Orenbourg-Tachkend-Merv-Hérat-Indus, ouvrira dans un proche avenir les rapides communications terrestres entre l'Europe et la vallée du Gange.

II

PANAMA

II

PANAMA

(Janvier 1902.)

Compagnie Universelle et Compagnie Nouvelle : canal à écluses et canal à niveau. — Les États-Unis et le Canal : le « contrôle » américain. — Les États-Unis et l'Angleterre : traités Clayton-Bulwer et Hay-Pauncefote. — L'Amérique nouvelle et le Pacifique. — Les études américaines et Nicaragua. — Les politiciens *yankees* et Panama.

Posée par le Congrès géographique d'Anvers en 1871; traitée par le Congrès géographique de Paris en 1876; mise à l'étude en 1878, théoriquement par la Société de Géographie commerciale de Paris, pratiquement par la Compagnie Türr-Bonaparte Wyse, la question de Panama sembla résolue du jour où M. de Lesseps forma la *Compagnie Universelle du Canal interocéanique* (octobre 1880-janvier 1881). Douze années de travaux et douze cents millions de francs, disait-on : en 1893, le canal serait ouvert.... En février 1889, le tribunal civil de la Seine nommait un liquidateur judiciaire de la *Compagnie Universelle* : avant les douze années et avant la moitié des travaux,

on sait comment les douze cents millions, et quelques autres avec, avaient été engloutis[1].

Il se trouva des gens avisés pour comprendre que la faute des individus ne démontrait peut-être pas le vice de l'œuvre. Après cinq ans d'efforts, une *Compagnie Nouvelle du Canal de Panama* était constituée par des capitaux français et reprenait les droits, travaux, documents et biens de l'ancienne *Compagnie Universelle* (juin-octobre 1894). Cette Compagnie Nouvelle se mit au travail et surtout à l'étude : l'exemple de la Compagnie Universelle, en effet, lui était une leçon.

M. de Lesseps était parti de cette affirmation, que tout finit par céder à la force de l'ingénieur et à la puissance de l'argent : sa Compagnie Universelle avait donc entrepris le canal sans entrer à l'avance dans le détail des difficultés et des solutions. Elle marchait, de l'Atlantique au Pacifique, à travers monts, tranchées, couloirs et torrents. Elle voulait creuser un canal à niveau, long de 74 kilomètres, large de 22 mètres au plafond, avec 9 mètres d'eau. Elle savait qu'au milieu de l'isthme américain un seuil de 110 mètres sépare les deux versants. Elle avait décidé qu'une tranchée de 120 mètres de pro-

1. Sommes encaissées, 1345 millions. — Dépenses :

A Paris :		Dans l'Isthme :	
—	millions	—	millions
Concession et frais généraux.	28	Frais généraux.....	85
Intérêts et amortissements..	238	Matériel.....	254
Garanties.....	57	Panama-Rail-Road.....	94
Frais d'émission.....	118	Travaux.....	470
	441		903

fondeur, sur 10 kilomètres de long, couperait ce seuil de Culebra-Emperador. C'est dans ce gigantesque fossé que la Compagnie Universelle avait fait la culbute. Son échec prouvait une fois encore que, pour nos entreprises modernes, la scientifique et minutieuse étude des voies et moyens est le principal facteur de la réussite.

« La première règle de conduite, disait la Compagnie Nouvelle, est l'examen de toutes les solutions imaginables et la comparaison, en pleine connaissance de cause, des avantages et des inconvénients. » Un Comité technique fut donc formé par elle. Il réunit les ingénieurs notables de tous les pays : à côté des grands noms français, figuraient les grands noms de l'entreprise internationale; le général Abbot, du génie américain, y était le collègue de M. Hunter, ingénieur du canal de Manchester, et de MM. Fulscher et Koch, directeur et ingénieur du canal de Kiel. Ce Comité technique se mit au travail en février 1896 et, durant dix-huit mois, poursuivit ses expériences de cabinet ou ses recherches sur le terrain.

Une première conclusion s'imposa aussitôt : le canal à niveau paraît impossible; il faut un canal à écluses. Par deux ou trois biefs étagés, on montera de l'Atlantique au seuil de Culebra, d'où l'on redescendra par deux ou trois biefs vers le Pacifique; la profondeur de la grande tranchée sera de ce fait notamment diminuée : 80 ou 90 mètres au lieu de 120 mètres. Seconde conclusion : le canal à écluses rencontre deux sortes de difficultés :

1° le Rio Chagres menace l'existence même ou le bon fonctionnement du canal;

2° sur le seuil de partage, il faut alimenter d'eau le bief supérieur, que les opérations d'éclusage videront incessamment vers l'une et l'autre mer.

Le Rio Chagres est, par le fait des pluies équatoriales, un torrent aux crues subites et énormes, qui vient se jeter dans l'Atlantique tout près de Colon. Dans sa vallée inférieure, il trace la route du Canal jusqu'à Obispo; mais ses caprices furieux risquent de combler ou d'emporter l'œuvre entière. A sa mode ordinaire, l'ancienne Compagnie n'avait trouvé qu'un remède brutal : elle voulait détourner le Rio Chagres et lui creuser en pleine roche, auprès du Canal, un lit artificiel. Le Comité technique de la Compagnie Nouvelle étudia soigneusement cette vallée. C'est une succession de couloirs étranglés, où tombent des rapides, et de cuvettes élargies, où des marais dessinent encore le fond des anciens lacs. Une solution apparut : par des digues puissantes, mais faciles à établir sur ces terrains rocheux, on reformera dans les cuvettes les lacs d'autrefois, qui deviendront des bassins du Canal; les couloirs aménagés seront les biefs par lesquels le Canal montera d'un bassin à l'autre, jusqu'au bief de partage. La violence, les crues et les apports du Rio Chagres viendront se briser ou se perdre dans l'élargissement et la profondeur de ces bassins dormants.

Pour alimenter le bief supérieur, qui doit fournir l'eau nécessaire aux éclusages des deux versants, les

levés topographiques suggèrent au Comité un moyen aussi rationnel. L'ancienne Compagnie, ayant vers la fin de son existence reconnu déjà la nécessité des écluses, avait imaginé un expédient qui sur le papier, sans plans cotés, sans mesures, résolvait le problème, toujours à coups de machines et d'argent : des pompes élévatoires devaient incessamment refouler dans le bief supérieur les eaux descendues pendant les opérations d'éclusage. Le Comité technique de la Compagnie Nouvelle fit dresser une carte. On découvrit la vallée supérieure du Rio Chagres. Le canal doit quitter cette vallée au coude d'Obispo. Au-dessus, la vallée torrentielle se poursuit avec la même alternance de couloirs et de cuvettes, de marais et de cascades. Barrer encore l'un de ces couloirs; remplir ainsi la plus grande de ces cuvettes et créer, au-dessus du bief de partage, le vaste bassin d'Alhajuela, qui, par une rigole d'alimentation, amènera au bief les eaux du Chagres supérieur : la lecture de la carte suggéra ce projet qu'une étude approfondie démontra facile et peu coûteux.

En 1898, après dix-huit mois de travail, le Comité technique pouvait présenter à la Compagnie Nouvelle « un exposé complet et détaillé de la solution la plus logique ». En un temps aussi court, une étude aussi approfondie et des plans aussi complets n'auraient pas eu chance d'aboutir, si les folies mêmes de l'ancienne Compagnie n'avaient préparé et facilité la tâche. Mais les énormes tranchées déjà faites mettaient le sol à nu et le sous-sol au jour : elles permi-

rent aux topographes et aux géologues du Comité technique une étude que d'ordinaire la luxuriante végétation rend impossible en ces forêts tropicales : grâce à l'éventrement Emperador-Culebra et grâce aux trouées secondaires, le Comité technique put apercevoir les sites, mesurer exactement les altitudes et dépressions, palper tous les terrains que l'on aurait à traverser; il vit de ses yeux les roches qui fourniraient aux digues et aux écluses une base solide, en des étranglements commodes : il put s'assurer que, nulle part, le canal n'effleure les terrains volcaniques d'origine récente et que, de tous les pays de l'Amérique Centrale, cet isthme de Panama semble le moins sujet aux poussées et aux secousses.

C'est aussi la présence continue, durant les quinze ou vingt années dernières, des agents et travailleurs de la Compagnie Universelle qui permit les enquêtes et les conclusions sur les phénomènes volcaniques ou météorologiques, sur le régime des vents, des pluies et des cours d'eau. C'est grâce aux observations enregistrées depuis vingt ans que le débit et les crues du Rio Chagres étaient mesurés et connus : on pouvait calculer l'alimentation constante qu'il fournirait aux bassins du futur canal. Le Comité technique recueillait donc le bénéfice net des écoles de l'ancienne Compagnie.... N'oublions pas ce petit détail pour les comptes d'argent que nous aurons à dresser tout à l'heure : en toutes choses, ce sont les écoles qui coûtent plus cher. A Panama, il n'en reste plus à commettre.

La Compagnie Nouvelle, munie des études défini-

tives, reprit la besogne interrompue. Elle avait un capital très limité : 65 millions de francs. Elle en fit le meilleur usage. Elle porta ses premiers efforts sur la grande tranchée de partage : en trois ans, elle déblaya près de six millions de mètres cubes; le plafond se trouve aujourd'hui abaissé à 45 mètres au-dessus de la mer, dans toute la partie culminante de la tranchée. Ici encore, les efforts et les échecs de l'ancienne Compagnie facilitaient la réussite.

Un nombreux matériel était amené à pied d'œuvre : 150 locomobiles, 256 locomotives, 9 000 wagons et wagonnets, 150 kilomètres de voie large, 120 canots, chaloupes ou chalands, 9 remorqueurs, 89 excavateurs, 250 grues, 28 dragues, etc. Une main-d'œuvre abondante avait été habituée aux machines, disciplinée et formée au travail et, pour cette main-d'œuvre, des maisons, des cantines et des hôpitaux étaient édifiés sur tout le parcours. Les meilleurs procédés d'extraction ou d'évacuation des matériaux étaient trouvés, à la suite de tâtonnements coûteux. Une ligne de chemin de fer, établie depuis longtemps, coupait l'isthme de part en part, de Colon à Panama. La Compagnie Universelle ayant acheté une grande partie des actions, ce chemin de fer lui permettait de transporter tout au long des chantiers, le matériel, le personnel et les provisions. Enfin, à l'extrémité de ce chemin de fer sur l'Atlantique, dans le port de Colon, un wharf permettait le débarquement facile et prompt en un chenal profond de neuf mètres et toujours accessible.

Bref, grâce aux coûteux efforts de l'ancienne Compagnie, toutes les commodités matérielles étaient à l'avance réunies et disposées pour servir la volonté tenace et la conception rationnelle de la nouvelle entreprise. L'avis de tous ceux qui, depuis deux ans, ont visité l'isthme, est que l'œuvre est assurée de la réussite, si l'on veut y consacrer dix années encore et cinq cents millions de francs.

*
* *

Ces résultats furent méconnus en France. Aux États-Unis, l'opinion publique en fut désagréablement surprise. Elle n'y daigna pas croire d'abord. Mais le Congrès et le gouvernement américains voulurent se rendre compte. On envoya des commissions pour voir. Elles revinrent édifiées et, si elles n'osaient pas dire officiellement toute la vérité, leur conviction ne perçait pas moins au dehors. A l'un de ces commissaires, rentrant faire son rapport, le sénateur Sewel exprimera franchement le désappointement de tous : « Depuis dix ans, nous étions élevés dans l'idée que le canal de Panama était chose impossible. Et voilà que, depuis un mois ou deux, nous apprenons par votre Commission, non pas officiellement, mais en conversations privées, que vraiment on peut se demander lequel des canaux, Panama ou Nicaragua, coûterait le moins cher! »

Panama ou Nicaragua! Jamais encore les États-Unis n'avaient admis l'alternative. Il n'était pour eux

qu'un canal possible : Nicaragua. C'était, par sa proximité des ports yankees, le plus conforme aux intérêts commerciaux et politiques des États-Unis. Depuis trente ans, les journaux américains ont popularisé le tableau suivant des distances en milles marins :

		Nicaragua.	Panama.	Gain
New-York.....	à San-Francisco.	4 922	5 299	377
La Nouvelle-Orléans	—	4 119	4 698	579

		Nicaragua.	Panama.	Gain.
New-York.....	à Yokohama.	9 832	10 087	255
La Nouvelle-Orléans	—	9 029	9 486	457

Voilà un argument chiffrable. Mais il en était beaucoup d'autres moins raisonnés et d'autant plus puissants. Par les manœuvres des politiciens ou par la force des circonstances, Nicaragua était devenu le canal américain, national, alors que Panama était le canal étranger, presque ennemi. Songez que depuis un siècle, aux États-Unis, le peuple et les gouvernants ont vécu tour à tour dans l'espérance, puis dans l'appréhension, et enfin dans le désir passionné de ce canal par le Nicaragua !

Dès 1797, les États-Unis à peine émancipés négociaient avec l'ancienne métropole une entente anglo-américaine pour libérer, disait-on, les colonies espagnoles de la côte Pacifique et pour établir par le Nicaragua une route de navigation qui amènerait en Europe le commerce de ces colonies. Toute la côte Pacifique, du Cap Horn à San Francisco, en ce temps-là est encore espagnole : ouvrez le Nicaragua, et les

te province de l'isthme. Signé pour
indéfiniment prorogé, ce contrat de
valable aujourd'hui. Jadis, il était
ambiti anglaises; aujourd'hui,
amb éricaines qu'il se re-
ts- aujourd'hui le *con-*
(n valeur de ce terme)
anique : c'est, disait le
la base de la politique
f this country is a canal
Le traité colombien de 1848
ssibilité de revendication sur

es, en 1856, en 1868, en 1870, ils
fier ce contrat. Ils auraient voulu
, gardant la propriété et la suzerai-
e, en cédât l'administration et la libre
aux deux communes de Colon et de
rigées en villes et ports libres, ces deux
auraient formé une sorte de *hanse* auto-
s la garantie apparente d'une charte colom-
s l'autorité effective d'un consul américain
canon même des États-Unis, car le Gou-
de Washington négociait aussi l'achat des
ites îles qui tiennent la rade de Panama.
oie ayant toujours refusé cette vente des
e autonomie des ports, les États-Unis ont
e le canal de Panama était irréalisable, —
out au moins.
e Panama, on chercha sur les terres du

THE UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARIES

États-Unis, campés au bord de l'Atlantique, deviendront l'intermédiaire forcé, le reposoir et l'entrepôt nécessaires entre le Pacifique espagnol et l'Atlantique européen, entre les marchés civilisés et les fabuleuses contrées de l'or : « Ils tiendront ici le rôle que la Hollande a tenu si longtemps pour les pays du Nord, disait un mémoire officiel : ils seront les rouliers de ces deux mers ».

De 1800 à 1850, l'Amérique latine s'émancipe. Mais les États-Unis, acquérant en 1847 la Californie mexicaine, deviennent riverains, eux aussi, de la mer des Eldorados : désormais, ils sembleront moins pressés de l'ouvrir aux flottes européennes. Dans cette Californie encore déserte, mais où courent déjà les prospecteurs et les laveurs d'or, les Américains redoutent l'intervention anglaise. L'isthme ouvert mettrait leurs nouveaux États du Pacifique sous le canon anglais. Tant que ces provinces qu'ils viennent d'arracher au Mexique ne seront pas peuplées d'Américains, les États-Unis feront leurs efforts pour assurer, en cas de guerre tout au moins, la fermeture des passages isthmiques.

C'est alors (1846-1848) qu'ils traitent avec la Colombie (elle s'appelle *Nouvelle Grenade* en ce temps-là), propriétaire de Panama. La Colombie leur promet le libre transit, en paix, et la neutralité absolue, en guerre, de toute route future, maritime ou terrestre, qui traversera Panama; en récompense, les États-Unis s'engagent à reconnaître et, au besoin, à défendre « la suzeraineté et la propriété » de la

Colombie sur cette province de l'isthme. Signé pour vingt ans, puis indéfiniment prorogé, ce contrat de 1848 est encore valable aujourd'hui. Jadis, il était dirigé contre les ambitions anglaises; aujourd'hui, c'est contre les ambitions américaines qu'il se retourne. Les États-Unis veulent aujourd'hui le *contrôle politique* (nous verrons la valeur de ce terme) sur tout futur canal interocéanique : c'est, disait le président Hayes, dès 1880, la base de la politique américaine, *the policy of this country is a canal under American control.* Le traité colombien de 1848 leur enlève toute possibilité de revendication sur Panama.

A plusieurs reprises, en 1856, en 1868, en 1870, ils ont essayé de modifier ce contrat. Ils auraient voulu que la Colombie, gardant la propriété et la suzeraineté de l'isthme, en cédât l'administration et la libre disposition aux deux communes de Colon et de Panama : érigées en villes et ports libres, ces deux communes auraient formé une sorte de *hanse* autonome, sous la garantie apparente d'une charte colombienne, sous l'autorité effective d'un consul américain et sous le canon même des États-Unis, car le Gouvernement de Washington négociait aussi l'achat des quatre petites îles qui tiennent la rade de Panama. La Colombie ayant toujours refusé cette vente des îles et cette autonomie des ports, les États-Unis ont décrété que le canal de Panama était irréalisable, — pour eux tout au moins.

A défaut de Panama, on chercha sur les terres du

Mexique, du Guatemala, du Honduras et de Costa-Rica, si quelque isthme présentait une route aussi commode. Le seul Nicaragua apparut bientôt comme réalisable. Nicaragua devint ainsi le canal américain, national : dès 1849, la diplomatie américaine prit des sûretés. En juin 1849, le chargé d'affaires américain, E. Hise, signait avec le gouvernement de Nicaragua le traité Hise-Selva « pour ouvrir un passage entre la mer des Caraïbes et l'océan Pacifique ». L'État de Nicaragua concédait aux États-Unis, avec le privilège du canal, les terrains et les matériaux nécessaires, le droit et l'emplacement d'un port libre à chaque extrémité, le droit et l'emplacement de tous forts et ouvrages défensifs sur le parcours, le droit d'armement et de garnison dans ces forts, et l'entretien sur la double côte ou dans l'isthme d'autant de troupes que besoin s'en pourrait faire sentir.

C'est à l'ensemble de ces conditions que désormais les États-Unis donneront le nom singulier de *contrôle politique*. Il n'est rien de tel que définir les mots pour leur imposer le contraire de leur signification. C'est une occupation militaire que l'on nomme « contrôle politique ». En 1881, à seule fin d'éviter toute erreur, une dépêche officielle de M. Blaine définit au monde le « contrôle » américain : « C'est du contrôle politique surtout que nous voulons parler avec une entière franchise. En guerre, aucun passage de forces armées à travers l'isthme ne peut être toléré par nous; nous n'abandonnerons donc jamais notre droit de prendre à l'avance les précautions nécessaires

contre une pareille traversée maritime ou continentale » [1].

Mais, en 1849, le temps n'était pas encore venu d'aussi claires affirmations. Le chargé d'affaires américain au Nicaragua, Hise, fut désavoué; on l'accusa d'avoir traité sans instructions; la convention Hise-Selva ne fut pas soumise à la ratification du Sénat de Washington : elle resta lettre morte. C'est que les États-Unis avaient alors en face d'eux les droits et prétentions de l'Angleterre. Avant d'acquérir le droit de fortifier l'isthme, il leur fallait songer d'abord à en écarter le protectorat anglais. La côte du Nicaragua, sur le golfe du Mexique ou mer des Caraïbes, est occupée par les Indiens Mosquitos, dont l'Angleterre revendiquait la protection. Par la Jamaïque au large, par le Honduras britannique sur le continent, par les îlots de Roatan et par la côte des Mosquitos, l'Angleterre allait tenir la façade atlantique de l'Amérique centrale. Le canal de Nicaragua aurait son entrée en territoire anglais. Les flottes anglaises, en cas de guerre, useraient à leur guise du passage.

Les États-Unis abandonnèrent le traité Hise-Selva pour signer avec l'Angleterre le fameux traité Clayton-Bulwer (avril 1850), qui, de part et d'autre, était un traité de renonciation. L'Angleterre renonçait au protectorat des Mosquitos; mais les États-Unis renonçaient à leur contrôle sur le futur canal; les deux puissances s'engageaient à ne jamais fortifier ni

1. *Senate,* document n° 237, p. 381.

occuper, militairement ou sous toute autre forme, un point quelconque du Nicaragua, de Costa-Rica et du territoire Mosquito : le futur canal serait neutre.

Ce traité Clayton-Bulwer ouvrit pour les projets de canal américain une nouvelle ère, qui dura de 1850 à 1890 environ : ce fut aussi une ère de renonciation. Uniquement occupés de leur propre domaine; ayant à régler d'abord leurs rivalités et guerres intestines; lancés ensuite dans la découverte et la mise en valeur de leur Far West ; satisfaits des énormes revenus que, toujours grandissants, leur donnent leurs champs de blé ou de coton, leurs troupeaux et leurs forêts, leurs richesses agricoles : les États-Unis vivent chez eux, pour eux, et demandent seulement à rester isolés, à l'écart des complications et des chances de guerre. Tout canal interocéanique leur semble inutile, peut-être dangereux. Il ne servirait pas leurs grands intérêts, qui sont à la côte atlantique, tournés vers l'Europe. Il exposerait aux coups ou à l'exploitation étrangère leur façade du Pacifique : « Le canal interocéanique, dira une dépêche officielle en 1882, exposerait à l'ennemi nos côtes occidentales, *détruirait notre isolement*, nous forcerait à augmenter nos fortifications et notre flotte, et, contrairement à nos traditions, nous amènerait peut-être à intervenir dans les affaires européennes »[1].

De 1850 à 1890, le traité Clayton-Bulwer pèsera donc aux États-Unis, non parce qu'il supprime les

1. *Senate*, document n° 237, p. 219.

espoirs de canal américain, mais parce qu'il laisse subsister les craintes de canal anglais. En 1882, M. Blaine s'en expliquera franchement : « Ce traité laisse pratiquement à l'Angleterre le contrôle de tout canal futur. Il spécifie que ni l'une ni l'autre des deux puissances ne pourra élever de fortifications sur le parcours. Il laisse donc les mains entièrement libres aux flottes qui voudront s'en emparer, aux maîtres de la mer, c'est-à-dire aux Anglais. Il est inique en cela. Il ne tient pas compte des nécessités pratiques : pour établir l'égalité dans les choses et non dans les mots, les États-Unis devraient avoir le droit d'occuper et de fortifier les abords continentaux, puisque les flottes anglaises disposent des abords maritimes [1]. » Mais l'Angleterre ne veut pas admettre ce raisonnement. Voici d'ailleurs que les Français entreprennent Panama et, de ce côté, grâce aux promesses de neutralité en temps de guerre, grâce surtout au traité de 1846 qui fait un devoir aux Américains de défendre la souveraineté colombienne dans l'isthme, les États-Unis sont plus tranquilles : ils savent que jamais la France, même si elle disposait du canal, ne leur peut être une ennemie; ils sont en outre persuadés que le projet français n'aboutira pas, mais écartera, pour le moment du moins, toute autre tentative vers le Nicaragua. En public, ils proclament donc que le canal interocéanique est indispensable à leur bonheur. En secret, ils le redoutent plus qu'ils ne le désirent. De

1. *Senate*, document n° 237, p. 385.

gros intérêts privés viennent ajouter leur influence pour combattre le grand intérêt national.

Seuls à Washington, en effet, quelques hommes d'État entrevoient le rôle mondial et les bénéfices que ce canal réserverait aux États-Unis de l'avenir. Mais le troupeau des politiciens cherche plus près les raisons de ses convictions et de ses votes : les Compagnies de chemins de fer transcontinentaux se sont coalisées pour empêcher l'ouverture de la voie maritime. Elles ont le monopole du trafic entre les deux façades de l'Union, entre New-York et San-Francisco. Le canal leur enlèvera le transport des marchandises; les États du Pacifique ne passeront plus par elles pour se procurer les lourds articles, matières premières, machines et gros objets manufacturés, qu'ils achètent à la côte atlantique et dans les villes du Mississipi. Les Compagnies veulent donc éviter ou reculer ce désastre : elles prélèvent sur leurs bénéfices la part du politicien. Aujourd'hui encore, elles tiennent en main les votes qui décideront le choix du canal futur. Quand la Chambre américaine exige à grands cris le percement du Nicaragua, n'oublions pas que le mot d'ordre vient sans doute des Compagnies de Transcontinentaux : en ce moment, ce n'est pas Nicaragua qu'elles redoutent; elles le savent impossible; Panama est leur seul ennemi.

*
* *

Jusqu'en 1890, ces intérêts privés et cette indifférence publique écartent tout projet de canal. Mais,

de 1890 à 1900, survient un changement complet aux États-Unis. Butant contre les Montagnes-Rocheuses, la grande poussée vers le Far West atteint sa limite infranchissable, et, comme une onde liquide ou sonore, refoulée en arrière, elle revient sur les États du Sud que l'émigrant avait un peu négligés. Au long des Alleghanys ou du Mississipi, c'est vers le golfe et les frontières du Mexique que l'entreprise américaine pousse ses capitaux et ses pionniers, et la guerre de Cuba fait de cette façade méridionale le centre de l'attention américaine.

En outre les États-Unis, de puissance agricole, deviennent une terre d'industrie et de commerce. La mise en valeur du sol presque terminée leur permet de songer à l'exploitation du sous-sol. Au long des Alleghanys, au bord des Grands Lacs, dans presque tout le bassin du Mississipi, on découvre et l'on exploite d'énormes richesses minérales, pétroles, houilles, minerais de fer et de cuivre. Les champs de blé et la prairie se changent par endroits en une forêt d'usines. Les États du Nord et du Centre deviennent la plus grande puissance industrielle du monde. Ce n'est donc plus de matières premières que l'Amérique veut fournir les marchés étrangers, mais de manufactures et de produits ouvrés. Elle n'enverra plus son coton brut, mais des tissus. Elle ne recevra plus les draps, les soies, les machines, les rails et les outils de l'Europe. Elle va produire des locomotives et des wagons pour elle et pour l'univers : d'Égypte en Birmanie, de Tunis au Chili, les rails et les tra-

verses américaines vont couvrir des milliers de kilomètres; c'est de fils de fer américains que s'encloront les pâturages australiens; en cette année 1901, un seul navire à importé à Sydney 24 locomotives des *Baldwin Locomotive Works*, pour le compte du gouvernement de Nouvelle-Galles; le fer américain construit le pont de Rotterdam; les moissonneuses et les bicyclettes américaines envahissent Odessa; l'acier américain fait concurrence à l'acier anglais dans les ports mêmes du Royaume-Uni.

Pour le placement de ces produits, l'Amérique ne trouve pas en Europe un marché qui suffise ni qui paie : son expansion transatlantique est limitée pour la quantité, plus limitée encore pour les bénéfices. Mais, au bord du Pacifique, les peuples de l'Amérique espagnole ou, au delà de l'Océan, les fourmilières humaines du monde jaune et hindou, ainsi que les colonies et communautés naissantes de la côte africaine et des îles australiennes, promettent à son commerce transpacifique un gigantesque champ et d'énormes profits : San-Francisco ouvre son *Pacific commercial Museum* pour montrer aux Américains ce qu'ils peuvent acheter et ce qu'ils doivent vendre dans ce nouveau domaine du Pacifique.

Déjà, vers ces marchés immenses et presque insatiables, l'impérialisme américain a préparé les reposoirs et les entrepôts, les Sandwich vers le Japon, Guam et les Philippines aux portes de la Chine et de l'Inde, les Samoa au-devant de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Les conquêtes et annexions trans-

océaniques ont ainsi tracé la route américaine depuis les quais de New-York ou de la Nouvelle-Orléans, qui sont les entrepôts de l'Amérique industrielle, les ports des usines américaines, jusqu'aux marchés transpacifiques, Yokohama, Shanghaï, Hongkong, Singapoore, Sydney, etc. Les stations de charbon sont prêtes. Le consul anglais de San-Francisco écrit : « L'année 1901 comptera dans l'histoire de notre place, moins par le volume du commerce maritime que par l'extension des relations et des entreprises commerciales d'outre-mer et par la révolution dans les habitudes et conceptions de nos gens d'affaires. Nos commissionnaires ont élargi leurs idées : ils visent à conquérir tout le trafic du Pacifique. Ils ont « réalisé » que San-Francisco peut en quelques années devenir le grand centre de distribution des marchandises américaines dans le grand Océan. Il semble que l'acquisition des Hawaï et des Philippines a fait surgir cette ambition » [1].

Il faut donc ouvrir au plus tôt la route de l'isthme, afin que les manufactures américaines chassent des antipodes les chargements européens. Il faut le canal national du Nicaragua, avec la libre disposition et, même, le monopole de cette route. Si les gros intérêts privés se mettent à l'encontre, ils seront impuissants désormais à maintenir leur obstruction : le sentiment des intérêts communs et l'orgueil national imposent l'accomplissement de cette grande œuvre

1. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2825.

américaine. Un homme est d'ailleurs au gouvernement, M. Mac Kinley, qui vient de créer l'expansion industrielle des États-Unis par son tarif protecteur et l'expansion coloniale par sa guerre espagnole : il rêve de couronner son œuvre en assurant la future expansion commerciale par son canal interocéanique.

La mort de M. Mac Kinley amène à la présidence M. Roosevelt, qui, sans beaucoup parler, a depuis longtemps exposé tout un programme : il a fait imprimer une vie d'Olivier Cromwell. Dans les pays anglo-saxons, Cromwell n'est pas, comme au pays de Louis XVI, le premier régicide : c'est d'abord l'ennemi des Hollandais, le fondateur de la « thalassocratie » britannique, l'auteur ou le signataire de l'*Acte de Navigation*, qui, par une combinaison de tarifs, enleva aux « rouliers des mers » et donna au peuple anglais l'empire et le commerce de l'Océan. L'Amérique d'aujourd'hui attend son Cromwell, car les États-Unis du xxe siècle, disent les prophètes américains, vont refaire ce que fit l'Angleterre du xviie siècle, — toutes proportions gardées.

C'est à sa position insulaire entre l'océan Atlantique et les mers « étroites » de l'Europe que l'Angleterre dut ses deux siècles de richesse et son rôle d'entrepôt européen. Mettez en regard la situation présente de l'Amérique. Les États-Unis sont postés de même entre les petites mers du monde, Atlantique et Méditerranée, et Océan, le véritable Océan universel, le Pacifique. Ils vont être l'entrepôt mondial. Pour l'univers entier, ils vont tenir la place que l'An-

gleterre tenait pour la seule Europe. A cette chétive Angleterre du passé, ils seront dans l'avenir ce que leur gigantesque continent est à ce petit archipel anglais, ce qu'aux mers « étroites » du Nord et de la Manche sont leur Pacifique et leur Atlantique, ou, pour prendre dans l'histoire un terme de comparaison, ce que cette Angleterre même fut à la minuscule Hollande, ce qu'est un cuirassé moderne à la galère du temps jadis : Provinces-Unies, Royaume-Uni, États-Unis marqueront dans l'histoire les trois grandes étapes de l'Empire des Mers. Donc, pour donner à la génération qui vient le roulage du monde, les États-Unis se doivent le percement du canal : le contrôle leur en assurera, en paix comme en guerre, le libre passage et, si l'on veut, les tarifs de péage savamment combinés pourront équivaloir à un *Acte de Navigation*.

Peuple, députés et ministère, les Américains rivalisent d'ardeur pour marcher au plus vite vers ce bel avenir. En 1898 et 1899, à deux reprises, la Chambre américaine, feignant d'obéir au sentiment populaire, vote une loi qui invite le Président à négocier avec l'État de Nicaragua : pour le compte et au nom des États-Unis, on acquerra du Nicaragua le « contrôle » sur telle portion de territoire jugée désirable, puis on chargera le Ministre de la Guerre d'ouvrir le canal et de « prendre les mesures nécessaires pour la sécurité et la protection dudit canal et de ses ports ». La Chambre américaine n'oublie pas le traité Clayton-Bulwer et la parole donnée jadis à l'Angleterre au

sujet du contrôle et des fortifications. Mais ces représentants de la jeune Amérique estiment que les vieux traités — celui-ci a cinquante ans d'âge! —, comme les vieilles gens et comme les vieilles terres, ne valent plus grand'chose : ils le tiennent pour annulé. Sans les propensions anglophiles du secrétaire d'État, M. Hay, on eût, par une violation pure et simple de la parole donnée, traité avec le Nicaragua et acheté le droit de contrôle et de fortification. Mais l'anglophile M. Hay voulut d'abord négocier avec le gouvernement britannique : après deux ans de diplomatie et un premier échec, le second traité Hay-Pauncefote (novembre 1901) vient enfin d'annuler les engagements Clayton-Bulwer : il donne pleine liberté aux Américains d'établir leur contrôle et leurs fortifications dans l'isthme.

D'un trait de plume, l'Angleterre semble donc renoncer à sa politique d'un siècle et aux garanties qui seules peuvent défendre ses intérêts vitaux. Car l'Europe entière, assurément, a des intérêts en jeu dans la question du canal : la France et l'Allemagne y risquent peut-être cette clientèle de l'Amérique espagnole que jusqu'ici elles s'étaient acquise ou conservée. Mais c'est la vie même, le pain quotidien, de l'Angleterre qui est en cause. A l'enquête parlementaire de 1886 *sur la Baisse du Commerce anglais*, une Chambre de Commerce de Liverpool répondait : « L'ouverture du Canal de Suez a diminué nos profits et changé tout notre commerce. Elle nous a enlevé le monopole de l'entrepôt que nous avions jadis. Le

monde aurait été plus heureux et meilleur sans ce canal »[1].

Que dira l'Angleterre du siècle futur, quand, de Suez à Panama et de Panama à Suez, la grande route des détroits, cerclant le monde d'une ligne parallèle à l'équateur, aura détourné des ports anglais tout le transit de l'univers, quand les deux pôles du peuple britannique, au nord et au sud de cette route mondiale, Royaume-Uni dans un hémisphère, République australienne dans l'autre, resteront comme échoués et refroidis, à l'écart du grand courant commercial, et quand ce *Gulf Stream* de l'avenir s'en ira vivifier d'autres embarcadères? Londres et Liverpool connaîtront sûrement quelque jour le sort de Tyr, de Venise, de Cadix et d'Amsterdam; Panama achèvera l'œuvre de Suez. Peut-on croire que l'Angleterre, d'un trait de plume, sans voir les conséquences de cet abandon, aurait hâté cet inéluctable destin?

Sans même imaginer les chances des lointains avenirs, calculez les résultats immédiats de cette politique. En livrant la route de l'isthme au contrôle américain, l'Angleterre livre la clef de sa bourse et de tout son empire. Entre les colonies australiennes et la mère patrie, c'est l'Amérique qui va servir d'intermédiaire et, disposant du passage, empocher les bénéfices ou, peut-être, arrêter les échanges. L'Angleterre, disposant de Suez, est, à l'heure actuelle, plus voisine de ses colonies australiennes; mais l'ouverture

1. *Blue Book*, C. 4797, p. 106 et 123.

de Panama va renverser les rôles : New-York aura sur Plymouth l'avance de 1 300 milles vers Sydney et de 3 600 milles vers Wellington. Pour leurs viandes gelées, les colonies australiennes auront tout avantage à déserter la traversée torride de la mer Rouge. Qui sait quel *trust* de la viande englobera alors tous les producteurs du monde, ceux des colonies australiennes et ceux des États-Unis, pour l'exploitation du marché anglais? et qui sait les combinaisons politiques qu'entraîneront quelque jour ces combinaisons commerciales? L'Amérique, elle aussi, a comme l'Angleterre son rêve impérialiste; comme l'Angleterre, elle croit son peuple élu de Dieu pour établir en ce monde de souffrances l'heureuse paix anglo-saxonne : ne pourrait-elle pas quelque jour détourner de leurs devoirs les républiques mineures de l'Australasie?

Et vers les marchés de l'Inde et de la Chine, qui depuis un siècle ont fait vivre Manchester, ce sont les tissus américains qui vont profiter d'une route plus courte et de tarifs peut-être protecteurs. Le charbon, les fers et les manufactures britanniques régnaient jusqu'en 1890 sur les mers et continents des antipodes. Les produits américains ont commencé de les en expulser. Et pourtant ces produits américains sont encore lourdement grevés de frets plus coûteux, par la plus longue route que leur impose soit le canal de Suez, soit le tour de l'Afrique ou de l'Amérique australes. Que sera cette concurrence américaine quand l'isthme supprimé mettra le Pacifique dans la

banlieue maritime des ports américains? Consultez le tableau des distances (en milles marins) que la route nouvelle doit établir :

	à Melbourne.	à Sydney.	à Wellington.	à Manille.	à Hong-Kong.	à Shang-haï.	à Yokohama.
I. — Route de Suez.							
De Plymouth.....	10.670	11.200	12.110	9.436	9.490	10.240	10.920
De New-York.....	12.790	13.320	14.230	11.556	11.610	12.360	13.010
II. — Route du Cap.							
De Plymouth.....	11 870	12.340	12.910	12.736	12.790	13.540	14.220
De New-York.....	12.670	13.140	13.710	13.530	13.590	14.340	15.020
III. — Route de Magellan.							
De New-York.....	12.896	12.693	11.413	16.815	17.132	17.009	16.284
De Plymouth.....	13.211	13.008	11.728	17.130	17.447	17.324	16.599
Distances futures par la Route de Panama.							
De New-York.....	10.016	9.851	8.533	11.521	11.603	11.726	10.086
De Plymouth.....	12.575	12.410	11.092	14.080	14.162	14.285	12.645

Le canal aux mains américaines peut être le coup de grâce pour ce qui reste encore là-bas de commerce britannique. Un diplomate a nommé ce traité Hay-Pauncefote « le suicide de l'Angleterre ».... Je croirais plus volontiers que la diplomatie anglaise, comme les Compagnies américaines de Transcontinentaux, affecte de se résigner au canal de Nicaragua parce qu'elle aussi croit n'avoir plus à le redouter. Elle sait que Nicaragua est impossible : elle aban-

donne aux Américains le contrôle d'un canal qu'ils ne feront jamais.

*
* *

Car il faut la naïveté française pour se laisser prendre aux déclarations yankees. Depuis cinquante ans que les Américains nous annoncent leur Nicaragua, nous croyons qu'ils y pensent, qu'ils le préparent, qu'il en ont les plans et le profil, que toute la machine est prête et que, sitôt l'ordre donné, elle va se mettre en branle. La vérité est que les Américains ne savent rien encore de leur futur canal. Ils ont envoyé des explorateurs, Childs en 1850, Lull en 1870 et Menocal en 1885, qui ont promené dans l'isthme des commissions de découvertes et dessiné leurs plans à vue d'œil. Mais du futur canal, on peut dire qu'ils n'ont vraiment jamais rien étudié, ni le départ ni le tracé ni même la longueur approximative. Partant de l'Atlantique aux environs de Greytown, ils comptent remonter par des écluses le Rio San Juan jusqu'au lac de Nicaragua, qu'ils atteindront dans les environs de San Carlos. Ils traverseront le lac et redescendront au Pacifique soit (ils ne savent pas encore) directement vers Brito, soit par l'autre vallée lacustre de Managua vers Corinto ou Fonseca. Ils n'ont jamais établi un plan d'ensemble définitif. Ils n'ont jamais envisagé de près aucun détail.

Ils savent par leurs explorateurs officiels que la côte de Greytown est un gigantesque marécage et que, sous quatre pieds de boue, la sonde est allée

jusqu'à cent douze pieds dans le sable mouvant (on n'a pas sondé plus avant). Ils savent que ce marécage est une forêt vierge, inexplorée, *practically unexplored*; que le Rio San Juan est un indomptable torrent, sautant de rapides en rapides, dans un couloir profond, coudé, replié, encombré d'arbres et de roches, et toujours éboulant; que ce pays est inondé de pluies énormes et continues, *the rainfall is the greatest known on the continent*; que le niveau du lac oscille de dizaines de mètres au gré des volcans voisins et que tout ce pays est secoué par les tremblements de terre dont la fréquence et la violence n'ont fait que croître en ce dernier siècle. Entre deux chaînes de volcans, cette vallée du Nicaragua est une des lignes de faiblesse et de mobilité de l'Amérique centrale. Dans la baie de Fonseca, la catastrophe de Consegina a couvert de cendres un cercle de trois mille kilomètres de diamètre, comblé des ports jusque dans le Guatémala, et construit dans la mer profonde un promontoire et deux îlots de cent soixante et de six cent cinquante mètres de diamètre.

Ouvrez maintenant les comptes rendus officiels de la commission interocéanique du Sénat américain. Je regrette de ne pouvoir copier ici quelques uns de ces longs interrogatoires, qui véritablement sont merveilleux. Je crains que le lecteur français ne veuille pas me croire. Je le renvoie, si l'envie le prend de lire une admirable facétie, au texte même du rapport additionnel, rédigé par le sénateur Morgan et publié par l'imprimerie gouvernementale de Washington,

7 janvier 1901, sous le titre *Interoceanic Canal* (Report 1337, part. 4, p. 193 et suiv.). En voici du moins quelques extraits. Écoutez le dialogue entre le président de la commission et un ingénieur qui fit partie de deux expéditions pour la découverte du Nicaragua, un homme renseigné qui, depuis 1898 (nous sommes à la fin de 1900), est resté dans l'isthme; ce dialogue que je résume, mais sans y changer le moindre mot, vaut la peine d'être entendu :

Quelle était votre besogne? — Les sondages, mesures de courants et autres besognes hydrographiques. — Avez-vous fait des sondages au port de Greytown? — Non, je n'ai pas sondé là. Pendant que nous étions à travailler dans les bois, quelques-uns de mes hommes ont été envoyés à Greytown et je crois qu'ils ont fait quelques sondages. On leur avait adjoint un ingénieur nommé Wood. Il est descendu avec eux à Greytown. Mais je ne sais pas ce qu'ils y ont fait. — Vous étiez chargé, dites-vous, de mesurer les courants, rapidité et profondeur : vous les avez étudiés dans la saison des crues et dans la saison sèche? — Sans doute. Mais nous étions là dans la saison sèche et nous n'avons pas pu faire une estimation bien exacte des crues. Il est certain qu'en temps de crues, l'eau doit couler plus rapidement, et, par conséquent, augmenter non seulement de profondeur mais encore de violence; n'ayant pu mesurer cette violence, je ne puis pas l'estimer.

Avez-vous jamais vu une inondation du Rio San Jun ? — Dans le delta seulement; là, le pays durant des milles est couvert d'une épaisse végétation qui s'élève à six pieds au-dessus de l'eau; mais j'imagine que vous trouveriez le sol ferme à quelques pieds en dessous. — Avez-vous mesuré les rapides de Toro ou les autres rapides? — Non; nous n'avons pris le courant qu'à deux endroits, à la sortie du lac et au-dessus d'Ochoa. — A l'extrémité occidentale du lac de Nicaragua, à l'autre sortie du, canal quelle est la

profondeur? — C'est une très bonne profondeur. — Mais il y a un volcan dans le lac, l'Ometepe; est-il en activité, bien vivant? — Il a tout l'air d'être en activité; car incessamment il crache de la fumée ou de la vapeur. — Est-ce bien de la fumée ou n'est-ce pas de la brume? — C'est très difficile à dire. Je n'ai jamais vu ce que, là, sûrement, j'appellerais de la fumée; pourtant, il y a des jours où la montagne fume. — A l'autre bout du lac, il faut descendre vers Brito; il y a 110 pieds de différence entre le niveau du lac et le niveau du Pacifique; comment empêcherez-vous l'eau de s'écouler tout entière par là? — Les écluses du canal la retiendront. — Mais à quoi ressemblent les environs de Brito? — C'est une pente en dos de colline ou de montagne jusque vers l'Océan. — Avec des cours d'eau? — Avec une rivière nommée Rio Grande. — Elle se jette dans le lac? — Non, dans l'Océan. — Quelle est la nature du sol? — C'est une terre rougeâtre, très fertile....

Les Américains ont des habitudes d'esprit assez différentes des nôtres. En 1856, ils envoyaient deux plénipotentiaires négocier avec la Colombie l'achat des petites îles qui peuplent la rade de Panama : « Vous demanderez, leur disaient leurs instructions, les trois îles Flamenco, Ilenao et Perico », et un postscriptum ajoutait : « Si Culebra est une île, vous la demanderez aussi » [1]. A nous autres Français, la dure leçon de 1870 nous a inculqué le souci allemand de la méthode scientifique : la préparation savante nous apparaît comme la condition fondamentale de toute réussite. Les peuples de langue anglaise n'en sont pas encore là. Il faudra la guerre du Transvaal pour

1. *Senate*, document 237, p. 29.

donner cette même leçon à nos voisins d'Outre-Manche : confiants dans la force britannique, les Anglais sont partis pour la guerre sud-africaine sans une carte du pays, et c'est au cours même de la guerre qu'ils ont acheté en France les cartes nécessaires. Confiants dans la richesse américaine, les États-Unis ont entrepris leur guerre espagnole sans un équipage pour leur flotte : c'est au cours même de la guerre qu'ils ont chèrement recruté les mercenaires suédois, danois ou norvégiens et les déserteurs anglais, italiens ou français qui leur ont donné la victoire.

Confiants encore dans cette inépuisable richesse, les Américains crient bien haut qu'ils vont s'engager dans le Nicaragua et que leurs dollars empilés écraseront tout obstacle, barreront tout courant et soutiendront toute digue. Le brave amiral Walker reprenait la formule de M. de Lesseps : « Avec du temps et de l'argent, on vient à bout de tous les isthmes ». Mais, dans la bouche de l'amiral américain, cette formule avait une allure plus guerrière et plus yankee, si l'on peut dire, quelque chose de cette concision impériale, dont les généraux de *Grande Duchesse* semblaient avoir emporté le secret : « L'art de la guerre, disait le général Boum, peut se résumer en deux mots : couper et envelopper ». — « Nous couperons, disait l'amiral Walker, et nous maçonnerons, et le canal sera fait. »

Ce fut cette droiture de vision qui valut à l'amiral Walker la présidence d'un Comité d'études, nommé

par le Sénat américain (juin 1899) pour établir le choix définitif de la route isthmique. Ce comité travailla trois cents jours, sans épargner les voyages : il vint à Paris pour examiner les projets de la Compagnie Nouvelle; il s'en alla à Berlin, à Kiel, puis à Amsterdam, à Londres et à Manchester, pour voir de ses yeux les derniers grands canaux; il n'alla pas à Suez, faute d'occasion ou crainte de la peste; puis, rentré aux États-Unis, il s'embarqua de nouveau vers Panama où longuement il inspecta les travaux et vérifia les études et les chiffres; en passant, il jeta un coup d'œil sur le Nicaragua. En mai 1900, ayant terminé cette longue tournée d'isthmes et de banquets, le Comité déposait oralement (car le Sénat ne voulut pas d'un rapport écrit qui, répandu au dehors, pourrait influencer l'opinion publique et troubler les petits arrangements des politiciens). Devant la commission du Sénat, tous les membres du Comité s'accordaient à laisser entendre que le seul canal de Panama était possible. En vain, l'honorable président de la commission sénatoriale faisait tous ses efforts pour limiter l'expression d'une aussi déplaisante vérité.... L'un des ingénieurs du Comité vient de longuement décrire Panama. Le président l'interrompt :

— Mais, à votre avis, la route de Nicaragua est-elle possible et pratique? — Autant que l'on peut en juger, l'une et l'autre sont possibles. Mais l'une est peut-être plus favorable que l'autre; il faudrait voir.... — Je vous remercie; mais je ne vous demande pas une comparaison entre les deux routes. Vous croyez que Nicaragua, du moins, est

parfaitement faisable. — J'ai dit que les deux routes étaient faisables ; mais la plus faisable, la plus pratique.... — Ceci n'est pas l'affaire des ingénieurs, mais du Congrès....

Et, comme l'amiral Walker (que la promenade dans l'isthme a suffi pour convertir et qui, maintenant, ne voit plus d'autre route possible que Panama) veut revenir là-dessus, le président lui coupe la parole[1]. L'honorable rapporteur de la commission, M. Morgan, fera mieux encore dans son rapport final :

Les membres du Comité, dit-il, n'étaient pas prêts à déposer leurs conclusions écrites sur la possibilité et les facilités de Panama : ils n'avaient pas encore suffisamment étudié et classé les faits réunis par eux. Durant leur séjour à Nicaragua, ils ont émis l'opinion qu'un canal était possible et praticable à Panama. Mais, dans sa déposition devant nous, l'un d'eux, M. Morison, a dit : « Tout est possible à l'ingénieur avec le temps et l'argent ». Il est probable que ce principe a été la règle des autres membres du Comité, quand ils ont dit que Panama est faisable et praticable.

Lisez la déposition de M. Morison à la page 82 du même fascicule parlementaire (1337, *Senate*) ; le président interroge cet ingénieur :

Vous avez examiné la route de Nicaragua partant de Greytown et finissant à Brito : pensez-vous que cette route soit possible et praticable à un prix raisonnable?

— Tout est possible à l'ingénieur avec du temps et de l'argent. Nicaragua est possible, si l'on a le temps et l'argent.

Notez bien la différence. C'est du canal de Nicaragua que M. Morison veut parler, et c'est de Nica-

1. *Senate*, report 1337, p. 62 et suiv.

ragua seulement que M. Morison a dit ce que M. Morgan dans son rapport lui fait dire de Panama. J'ignore de quel nom, aux États-Unis, on qualifie de pareils procédés; de ce côté de l'Atlantique, nous aurions le mot vif et peut-être sévère pour la bonne foi de M. Morgan.

*
* *

De la Chambre américaine au Sénat, du Sénat à sa commission, de cette commission au Comité, puis du Comité à la commission et de la commission au Sénat, depuis deux ans, les études et projets de canal se promènent et s'agitent. Officiellement, les États-Unis s'en tiennent à leur doctrine : « Le canal, dit le rapport Morgan, ne peut être qu'américain, sous le contrôle américain, et le Nicaragua est le seul canal possible sous contrôle américain ». Mais officieusement, on avoue que le seul Panama est faisable et l'on négocie avec la Compagnie Nouvelle (janvier-mai 1901). Après des ouvertures courtoises et des demi-engagements, on l'attire dans une discussion (novembre 1901) où bientôt les procédés, que nous venons de rencontrer plus haut, sont la règle.

On essaie l'intimidation (nous dirions en français : « le chantage »; mais les mots perdent de leur valeur en passant l'Atlantique). On veut acculer la Compagnie française à une vente forcée en discréditant son œuvre et sa solvabilité, en niant ses droits et

même son existence légale. On lui offre un prix ridicule, 200 millions de francs, en dressant le calcul que voici : « Nicaragua nous coûterait 200 millions de dollars. Panama demanderait pour être achevé 156 millions seulement. Nous vous offrons donc la différence, soit 44 millions de dollars, 200 à 220 millions de francs ». La valeur d'un pareil calcul saute aux yeux. Si l'on sait exactement aujourd'hui ce que demande encore Panama (et les estimations américaines sont majorées de 30 à 40 millions de dollars), personne ne peut dire le nombre même approximatif de milliards que Nicaragua engloutirait dans ses marécages, ses forêts impénétrables, ses tremblements de terre et ses lacs changeants. Ouvrez encore l'enquête sénatoriale (p. 83); écoutez M. Noble qui fit partie de plusieurs expéditions et du comité Walker : « *Je n'oserais pas fixer un prix pour l'exécution de Nicaragua; mon opinion là-dessus n'est pas faite* ».

En 1850, une Compagnie américaine avait entrepris Nicaragua; en 1856, elle l'abandonnait en le déclarant irréalisable, *declared the undertaking impracticable.* En 1889, nouvelle tentative suivie en 1893 du même abandon. Le comité Walker a inspecté ces travaux abandonnés : « Le creusement du canal a été poussé jusqu'à trois quarts de mille (1 200 mètres) sur une profondeur de seize pieds et demi ». A Panama, le même Comité a vérifié tous les comptes, devis et estimations de la Compagnie française. Il est indiscutable qu'en défalquant les fautes d'entreprise et les erreurs de méthode, il reste acquis à la Société Nou-

velle d'énormes résultats matériels et que les seuls travaux utiles vaudraient 500 millions de francs pour le moins; or, je le répète, les expériences et même les erreurs passées devraient majorer ce chiffre du quart ou du tiers....

Mais les Américains disent à la Compagnie Nouvelle : « Votre capital est ridiculement insuffisant : 65 millions! à peine de quoi marcher quelques mois encore! Vous allez être obligés de faire une nouvelle émission que votre ministre des Finances lui-même n'appuiera pas. En votant d'ailleurs notre projet de Nicaragua, nous rendrons cette émission impossible : personne en France, ni en Europe, n'osera souscrire pour votre Panama contre notre Nicaragua. Vous serez donc réduits à cesser les travaux. Alors notre diplomatie interviendra en Colombie où la guerre civile donnera le pouvoir à nos amis. Le gouvernement Colombien prononcera votre déchéance et nous transférera vos droits et concessions. Parmi vos diplomates même, personne n'osera prendre votre défense.... Traitez donc avec nous. Acceptez l'inévitable et le prix que nous daignons encore vous offrir..., ou nous vous étranglons ».

Ce simple raisonnement a toute chance de s'imposer, à moins qu'il ne se trouve en France deux ministres, — tout se voit, — assez courageux pour prendre en main la cause de grands intérêts français : intérêts financiers, sans doute, mais dans lesquels la toute petite épargne est surtout en cause; intérêts moraux aussi, car, avant dix ans, nous aurons une

grande question sud-américaine, comme nous avons aujourd'hui une question africaine et nous verrons alors que la Colombie, terre du caoutchouc, pouvait nous rendre, à nous les ingénieux inventeurs de l'automobilisme, une autre Égypte plus productive. Quel ministre des Affaires étrangères et quel ministre des Finances uniront chez nous leurs efforts pour montrer que la France sait encore défendre ses nationaux, et pour mériter, sans autre récompense que les soupçons et les calomnies, le beau titre de *Panamistes*?

Appendice.

De janvier à juin 1902, la comédie parlementaire continua de se jouer aux États-Unis, autour du canal interocéanique, pour aboutir au résultat prévu : l'adoption de Panama.

La Chambre des représentants vote d'abord le bill Hepburn en faveur de Nicaragua. Mais le 19 janvier, le Sénat adopte l'amendement Spooner pour engager le Président à « décider, par l'entremise de conseillers judiciaires, si les droits relatifs aux propriétés et aux concessions appartenant à la Compagnie de Panama peuvent être légalement transférés. Dans le cas où le Président serait assuré que ces droits peuvent être légalement transférés, il devra acheter les propriétés et concessions au prix de 40 millions de dollars soit 200 millions de francs. Si, au contraire, le Président estime que les droits en question ne peuvent pas être

légalement transférés, il devra entreprendre la construction du canal de Nicaragua ».

C'était le début de la volte-face, que l'on prit six mois pour accomplir, à seule fin de ménager les transitions. Il semblait que, la Chambre ayant décidé Nicaragua et le Sénat préférant Panama, il dût y avoir conflit, et l'on bernait l'opinion française de ce conflit probable. Jusqu'au milieu de juin, les dépêches contradictoires arrivaient coup sur coup. Le 21 juin encore, on télégraphie de New-York :

La commission de la Chambre des représentants, réunie pour délibérer sur le vote par le Sénat de l'amendement Spooner, s'est montrée hostile au vote du Sénat. Cependant une décision ne sera prise qu'après une conférence entre des commissions représentant les deux Chambres. A la Chambre, l'opinion demeure sensiblement favorable au projet Hepburn sur le Nicaragua, et les partisans de ce dernier projet se montrent confiants dans le succès de leur cause.

Et le même jour, on télégraphie de Washington :

La Chambre acceptera le bill du canal isthmique, tel qu'il a été adopté par le Sénat, et le président y apposera sa signature. Le sentiment, à la Chambre, est maintenant favorable au canal, et cela plus qu'il ne le fut jamais. Un grand nombre de députés ont déclaré qu'ils seraient heureux d'accepter le bill du Panama. Le bill entrera en discussion, et M. Hepburn, promoteur du bill de la Chambre, fera alors un ultime plaidoyer pour la route du Nicaragua. La lutte, néanmoins, ne saurait se prolonger : la Chambre décidera, sans aucun délai, celle des deux routes qui l'emportera finalement devant le Congrès.

Le 25 juin, enfin, arrive la grande nouvelle :

« Les délégués de la Chambre à la conférence parlementaire ont accueilli le bill de M. Spooner, relatif au canal de Panama. »

Dans l'exposé de cette affaire, que l'on ne m'accuse pas de trop de dureté envers les politiciens de Washington. Un journal américain, le *Springfield Republican*, organe des indépendants, qualifie toute cette procédure de « simple farce » [1].

1. Cf. l'histoire du bill interocéanique, racontée par un autre journal indépendant, *The Nation* (du 26 juin 1902) : « In choosing Panama, Congress will only be bowing to the opinion of the country as well as of expert engineers. How sweeping a revolution in public sentiment this final decision represents, is within the memory of all. For many years the Nicaragua motley was the only wear in this country. No other route was talked about or thought of. As recently as 1899, to so much as mention Panama was to expose yourself to derision or insult. The *Evening Post* was the first and for a long time the only American newspaper of any consequence to maintain that the Panama route was the better-and well hooted as it was for its simplemindedness, or else its venality. It had superior good fortune in early getting possession of the material which showed the strength of the Panama case. It was lack of familiarity with this which made the American press and public so daft on the subject of Nicaragua. The latter word had a kind of sacred authority and blessedness. Panama was a thing of hissing and contempt. The Nicaragua route was not so much a project as a mania, a cult. We see, in the case of Senator Morgan, how it became bound up with the deepest religious beliefs. In his eyes, to-day, the American people stand convicted of national apostasy in having abandoned the true Nicaraguan faith. The International Technical Commission made a report in favor of Panama in 1898 which had a great effect on all engineers. Then followed our own Commission, whose researches on the spot first resulted in the conversion of some of its members — Admiral Walker notably — and slowly and in the end led to the great revulsion of sentiment which had its crowning demonstration in the vote

of the Senate last week. It is a fine and inspiring example of what the persuasive power of truth can do with a democracy. We Americans have not, perhaps, that swift lucidity of which the French boast, but we have, at any rate, as the final choice of the Panama route proves, a practical love of the truth and a business capacity — a « horse sense, » let us say — which work well in the long run. We will not again go over the case for Panama's superiority. It was stated admirably, and in a condensed form, by Col. Hains of the Commission :

« (*a*) Shorter length of canal.

« (*b*) Fewer and less difficult obstacles to be overcome.

« (*c*) A more thorough knowledge of the physical difficulties.

« (*d*) The less total amount of curvature.

« (*e*) The more moderate degree of curvature, — that is, the greater proportionate length of canal that approaches a straight line.

« (*f*) The lower summit level. It will be necessary on the Nicaragua route to raise and lower ships to a vertical height of 104 feet, while at Panama the lift is only 82 feet, an advantage of 22 feet in favor of Panama. Moreover, the height could be still further reduced at Panama, but it cannot be reduced at Nicaragua.

« (*g*) The greater ease with which the level of Lake Bohio can be regulated as compared with Lake Nicaragua. The level of Lake Bohio is regulated automatically, and water taken from it for regulation is taken at a distance from the sailing line, whereas in Nicaragua the regulation is necessarily effected by a system of sluices worked by man, and the water, instead of being taken from the lake direct, is taken through a long stretch of river which is used by navigation. This will produce currents in some of the bends, which navigators would prefer to avoid.

« (*h*) The largely diminished cost of maintenance.

« (*i*) The belief that, if the United States builds a canal at Panama, a canal in competition would never be built anywhere else.

« (*j*) Because the actual time of transit will be less.

« (*k*) Because the dangers of temporary obstruction are less in proportion to the length of the canal.

« (*l*) Because a railroad is already constructed and fully equipped. »

III

LA TRIPOLITAINE

III

LA TRIPOLITAINE

(Février 1902.)

La conception de G. Rohlfs : la Tripolitaine porte du Soudan. — Les routes du Sahara. — La valeur de Tripoli pour les Italiens : marchés et terres de colonisation. — Administration et armée turques. — Les intérêts français.

Les formules, même quand elles ne correspondent plus à rien, continuent longtemps encore de mener le monde. En 1877, l'explorateur allemand, G. Rohlfs, qui venait d'accomplir la seconde de ses traversées sahariennes, prononçait cette phrase sibylline : « Tripoli est la clef de l'Afrique; à qui possédera Tripoli, appartiendra tout le Soudan! » Dans l'esprit de Rohlfs, cette formule résumait une conception du Continent Noir. Et cette conception, la voici.

A l'intérieur de l'Afrique du Nord, pensait Rohlfs, derrière la chaîne de montagnes et de plateaux, qui, depuis Alexandrie jusqu'à Gibraltar, bordent la rive méditerranéenne et ferment le continent africain à notre civilisation, s'étend une dépression gigantesque, aujourd'hui plaine déserte et désolée, morne étendue

de sables et de sel, mais jadis golfe océanique ou mer intérieure, mer vivante et clapotante : le Sahara, le Grand Désert. Au delà, sous le Tropique, c'est le mystérieux *Belad-es-Soudan*, le Pays des Noirs, comme disent les Arabes, *l'Éthiopie*, le Pays des Visages-Brûlés, disait déjà Homère; nos cartes récentes lui donnent encore le double nom de *Soudan ou Nigritie*. Cette lointaine et presque fabuleuse Contrée des Nègres est la terre de l'or, de l'ivoire, des plumes d'autruche, des végétations et des animalités monstrueuses, des forêts enténébrées, des troupes d'éléphants et de rhinocéros, et c'est la terre des humanités grouillantes qui, toutes nues sous le soleil, attendent les cotonnades et les verroteries de l'Europe : pour une brasse de calicot, elles donnent une charge d'ivoire ou une poignée de poudre d'or. Au temps de G. Rohlfs, le Soudan apparaît comme l'Eldorado du siècle prochain. Or, du Soudan vers la Méditerranée et vers l'Europe, le Sahara est l'unique grand chemin et le Sahara n'a qu'une porte maritime, Tripoli.

Tripoli est, en effet, le seul point où la Méditerranée peut toucher au Sahara : de chaque côté de la Tripolitaine, les monts côtiers dressent au-devant du Sahara un mur infranchissable. A l'ouest, depuis Tripoli jusqu'à Tanger, sur la Tunisie, l'Algérie et le Maroc, c'est le double et le triple Atlas qui interpose ses quatre ou cinq cents kilomètres de hautes terres. A l'est, depuis Tripoli jusqu'au Nil, sur la Cyrénaïque et la Lybie égyptienne, surgit une pareille

cloison, quoique moins large et beaucoup moins haute, de montagnes encore inexplorées. Seul, le double golfe de Tripoli — les deux Syrtes des Anciens — rompt cette ligne abrupte de courtines et de bastions montagneux, et pousse les eaux méditerranéennes jusqu'au voisinage du Sahara.

Donc, grâce au golfe des Syrtes, disait G. Rohlfs, la Méditerranée arrive presque au désert. Le voyage entre l'Europe et le Soudan en est abrégé d'un quart. Tripoli, port de la Méditerranée, est aussi le port de la mer saharienne. Si les lignes de paquebots aboutissent à ses quais, les lignes de caravanes aboutissent à son bazar. Les trois ou quatre grandes routes sahariennes font de la Tripolitaine l'entrepôt des trois Soudans. La route de Ghadamès mène au Soudan occidental, au Soudan du Niger, par le Touat et et Timbouctou. Les routes de Ghat et de Mourzouk vont au Soudan central, au Soudan du Tchad, par l'Aïr et le Damergou. La route de Benghazi enfin et d'Aoudjila mène au Soudan oriental, au Soudan du Nil et du Bahr-el-Ghazal, par Koufra, le Borkou, le Ouadaï et le Darfour.

Au temps de Rohlfs, ces quatre routes étaient encore, vers l'Europe, l'unique débouché de presque tout le trafic soudanais. Depuis des dizaines de siècles, depuis les Garamantes qui déjà aux temps des Romains amenaient à la Méditerranée les caravanes de l'intérieur, c'était par ces routes terrestres que les civilisations méditerranéennes atteignaient le Soudan. Des oasis nombreuses et bien arrosées, sur chacune

de ces routes, offrent quelques bons reposoirs : la route de Mourzouk surtout pousse au cœur du désert cette longue et droite avancée de sources et de palmes qui s'appelle le Fezzan. Mais ce fut l'Islam qui fit la grande fortune de ces routes tripolitaines.

Du jour où les Arabes, partis de la mer Rouge, avaient étendu leur conquête et leur religion sur toute la bordure de la Méditerranée, le Fezzan était devenu leur entrée du monde africain. C'est par là que ces navigateurs du désert exploitaient le Continent Noir : leur commerce et leur propagande coupaient ici l'Afrique de part en part, de la Méditerranée à l'Océan équatorial, du golfe de Tripoli au golfe de Guinée. C'est par cette route que le Soudan leur livrait ses trésors; il leur fournissait, en particulière abondance, une marchandise toujours appréciée d'eux, l'esclave et surtout l'eunuque, que les villes du Tchad, aujourd'hui encore, continuent de fabriquer pour les harems de l'Islam.

Cette exploitation arabe eut sur les populations indigènes une influence néfaste. La conquête musulmane et la chasse à l'esclave rejetèrent dans le désert et dans la vie nomade une grande partie de ces tribus que les Anciens nommaient libyennes, — nous disons *Touaregs* ou *Berbères*, — et qui, durant l'antiquité, établies sur les terrasses côtières ou dans les premières oasis du Sahara, menaient une vie pacifique et sédentaire. Par ces bandes de Touaregs toujours affamés, toujours obligés de piller pour manger et pour boire (car ils ne peuvent vivre que de razzias),

les confins et les routes du désert sont devenus le *Pays du Bras*, le royaume du coup de main, sans droit ni paix. Le commerce transsaharien est toujours à la merci de ces pillards.

Dans le Fezzan même, l'autorité arabe jadis et l'autorité turque aujourd'hui ne furent jamais que nominales. Le pays ne connut qu'une bien courte période de paix quand, aux siècles derniers, une dynastie indépendante (1714-1835) établit en Tripolitaine l'autorité de ses deys ou beys : il arriva parfois que l'énergie de ces dynastes écarta un peu des oasis et des routes les tourbillons de Touaregs. Mais depuis 1835 le Turc, héritier des khalifes arabes et des beys locaux, n'a jamais pu installer ses fonctionnaires au delà de Ghat et de Mourzouk et, même aujourd'hui, son pouvoir effectif ne dépasse guère les murailles de Tripoli : le pillard touareg est maître absolu du Sahara entre le Soudan et le Fezzan; l'Arabe et les chefs locaux disposent de la Tripolitaine entre le Fezzan et la mer; les pachas et les garnisons ottomanes maintiennent seulement le drapeau turc sur quelques points de la côte et dans quatre ou cinq villes de l'intérieur.

En de telles conditions, disait G. Rohlfs, il n'est pas étonnant que le commerce soudanais à travers le Sahara et la Tripolitaine ne se chiffre annuellement que par quelques millions de francs. Les caravanes soudanaises, qui se forment aux limites méridionales du Sahara, attendent des mois et des mois, parfois toute une année, quelque accalmie de la tempête

touareg[1]. Jamais les quatre routes du désert ne sont ouvertes à la fois : toujours l'une ou l'autre est barrée par un cheikh ou un émir rançonneur. En ces dernières années surtout, les fantaisies des petits émirs ou sultans, arabes et soudanais, aux limites méridionales du Sahara, ont tour à tour fermé pendant plusieurs saisons les chemins de Ouadaï, du Darfour ou du Bornou[2].

Mais poursuivait G. Rohlfs, vienne à Tripoli une puissance européenne qui rétablisse sur les routes la sécurité et la paix! Que, partis de la côte et poussant vers l'intérieur, le télégraphe d'abord, puis le chemin de fer gagnent étapes par étapes le Fezzan, l'Aïr ou le Kaouar et enfin le Damergou! Entre la Méditerranée et le Tchad, entre l'Europe et le Soudan, entre la forêt équatoriale et la mer tempérée, entre la

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports*, n°s 2048, 2273, 2453 et 2634 :

EXPORTATIONS DE TRIPOLI (en milliers de livres sterling).

	1896	1897	1898	1899	1900
Alfa	74	74	72	96	99
Plumes d'autruche	55	66	70	58	77
Peaux	48	48	65	59	58
Chiffre total	375	345	401	410	418
IMPORTATIONS.					
Farines	22	38	45	43	128
Fils et Tissus	101	110	117	142	124
Chiffre total	360	351	385	384	499

2. En 1897, le nombre total des chameaux employés par les caravanes fut de 2827, dont 310 pour le Ouadaï, 172 pour Kanem et 2345 pour le Sokoto : les cotonnades anglaises ont fourni 50 p. 100 des charges. Le Bornou était alors fermé par les exploits de Rabah. Pour les disputes et pillages de tribus, cf. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2273.

barbarie nègre et la civilisation blanche, voici que l'une des grandes routes du monde futur est ouverte! Voie facile à établir dans cette immensité de dunes ou sur la table rabotée du Plateau Rouge, *Hammada-el-Homra*; voie droite et plane sans tunnels, sans ponts, sans hautes chaînes de montagnes; voie peu coûteuse à travers les sables qui offrent aux traverses et aux rails un ballast naturel; voie toujours praticable sous l'ombre des dattiers, au long des sources d'oasis; voie rémunératrice entre les usines de l'Europe et les richesses ou les humanités brutes du Soudan : cette route terrestre donnera à Tripoli un rôle mondial.

Et peut-être cette voie de terre n'est rien encore. Quels obstacles résistent à l'industrie de l'ingénieur? En un jour tout prochain, qui peut dire si nos petits-neveux ne vont pas — tâche facile — rétablir la mer saharienne en son état premier, rouvrir aux flots marins la cuvette gigantesque de l'Afrique centrale et rendre à la Méditerranée ou à l'Océan ce golfe de sables et de sel?... Tripoli devient alors le Gibraltar, le Port-Saïd de cette mer ressuscitée, qui, des Syrtes au Tchad poussant deux mille kilomètres vers le sud, refera de la Nigritie un rivage méditerranéen : « Au maître de Tripoli appartiendra tout le Soudan! »

*
* *

Telle était la conception prophétique de Rohlfs. Énoncée d'abord pour les Italiens dans l'*Esploratore*,

cette prédiction fit une rapide fortune parmi les politiciens de tous pays. Gens de cercle et de couloirs, les politiciens en tous pays aiment les sentences et les apophthegmes, qui dispensent de connaître les réalités. C'est entre eux monnaie courante que longtemps ils échangent et conservent sans trop en vérifier la valeur toute fiduciaire. En matière de géographie surtout. — et cette formule de G. Rohlfs émanait d'un géographe allemand! — ils empruntent volontiers les aphorismes d'autrui et ils ne consultent les cartes que d'un regard distrait. Tout récemment, en tête de savantes études régionales, l'un des plus notoires parmi nos anciens ministres des Affaires Étrangères imprimait ces simples mots : « La carte me l'avait appris : ... au cœur d'un triangle déterminé par Autun sur l'Arroux, Beaune *sur la Saône* et Dijon *sur la Seine*[1]... ».

On comprend que, pendant vingt années, la célèbre formule de Rohlfs ait dominé la politique de l'Europe au sujet de Tripoli. Les Italiens surtout rendirent cette formule populaire. De leurs cercles politiques, elle passa dans leurs lieux communs de presse ou de tribune. Il fut entendu parmi les journaux d'outre-monts que Tripoli annexée serait pour le peuple italien la revanche de Tunis abandonnée. Tripoli n'est-elle pas une terre italienne, en face de la Sicile, à quelques heures des ports siciliens? et Malte, autre terre italienne malgré la présence des habits rouges,

1. Cf. G. Hanotaux, *Revue des Deux Mondes* du 15 février 1901.

n'est-elle pas comme un pont naturel entre la métropole et sa future colonie? Tripoli d'ailleurs fut jadis une terre romaine. A travers l'histoire, la seule paix romaine avait pu lui donner cette sécurité et cette richesse qu'attestent encore tant de ruines et de souvenirs : la paix italienne lui rendra quelque jour ce grand bienfait des Romains.

En France, les ambitions italiennes inquiétèrent dans leurs rêves nos bâtisseurs d'empire africain. Il est des gens, assis dans leur cabinet, pour qui l'Afrique tout entière n'est pas assez vaste et dont tout le Sahara, prolongé de tout le Soudan et de tout le Congo, satisferait à peine les appétits. Tripoli aux Italiens, c'était le Sahara entamé, le Soudan compromis et le Tchad perdu!... A ces impérialistes africains, vinrent s'adjoindre certains de nos diplomates, pour qui la Tripolitaine turque était la pierre angulaire d'une autre grande œuvre. Tout comme Henri IV ou comme Richelieu, ces diplomates avaient leur « grand projet ».

Comme Richelieu avait abaissé la Maison d'Autriche, ils voulaient abaisser quelqu'un, et ils avaient jeté leur choix sur l'Angleterre pour lui faire rendre l'Égypte. Nous serions les instruments justiciers de cet abaissement. Collaboratrices espérées, l'aide russe et la bienveillance allemande travailleraient avec nous ou du moins nous encourageraient de leurs vœux. Mais c'était la Turquie, suzeraine du khédive et propriétaire légale de l'Égypte, qui devait être le pivot de la combinaison. Les revendications turques four-

niraient à la diplomatie continentale un couvert ou un prétexte. Les troupes turques pourraient à l'occasion servir d'avant-garde à l'intervention effective de l'Europe. Contre l'Égypte anglaise, la Tripolitaine turque serait l'avant-poste de l'Algérie française. Il est vrai qu'en ligne droite, douze ou quinze cents kilomètres de désert séparent Tripoli du Caire; mais, pour un grand ministre assis dans son fauteuil du Quai d'Orsay, que sont trente et quarante et cinquante étapes dans le sable, sans eau, sans ombre, sans chemins[1]?... L'intégrité de l'empire ottoman et, surtout, le maintien du Turc à Tripoli devenait ainsi le premier principe de cette politique, qui nous conduisit à Fachoda,

Nous sommes revenus de Fachoda, et les Italiens eux-mêmes reconnaissent la vanité des conceptions de Rohlfs. Les explorateurs et géographes nous ont appris que le Sahara n'est pas un fond de mer desséché. Malgré quelques effondrements qui sont peut-être au-dessous du niveau de la mer, le Sahara n'est pas une cuvette, mais un plateau dont l'altitude moyenne dépasse quatre cent cinquante mètres. Malgré quelques champs de dunes et quelques lagunes de sel, le Sahara n'est pas une plaine sablonneuse : la roche dure de tout âge et de toute nature, calcaire, grès et granit, y domine, étendue

1. Quelque enfantine ou folle que cette conception puisse paraître, il est certain que, depuis dix ans, elle pesait sur notre politique africaine et l'on trouve encore des publicistes pour la défendre. Cf. *Le Correspondant* du 25 février 1902.

en tables ou dressée en massifs. De-ci de-là, de très hautes montagnes, dans le Touat, dans l'Adrar, dans l'Aïr, dans le Tibesti, dressent leurs groupes compacts ou pointent jusqu'à deux mille mètres leurs îles déchiquetées. Il serait plus facile de transformer en mer clapotante la Russie tout entière que le Sahara, — si, par un miracle soudain, nous pouvions élever de quelques centaines de mètres le niveau de nos océans.

Les explorateurs nous ont aussi renseignés sur l'exacte valeur des routes transsahariennes. Relisez les poignants récits de Foureau ou le résumé qu'en a donné M. A. Liard dans la *Revue de Paris* du 15 décembre 1900. Roches brûlantes et sables tourbillonnants, jamais une grande route ne trouvera l'eau suffisante à travers ce désert de deux mille kilomètres, que jalonnent de loin en loin seulement quelques puits saumâtres. Aux meilleurs de ces puits, une troupe de chameaux ne trouve que des abreuvoirs insuffisants. Les sources constantes sont séparées l'une de l'autre par trois et quatre journées de marche, cent cinquante ou deux cents kilomètres. Auprès de chaque source, il faut aux chameliers plusieurs journées de patience et de travail pour abreuver les caravanes un peu nombreuses. Le chameau est moins altéré pourtant que les chaudières de nos locomotives.

Foureau le Saharien, qui depuis vingt ans rêvait et préparait cette traversée du désert, Foureau dont toute la vie ne fut que le rêve d'aller un jour de l'Al-

gérie au Tchad et au Congo, Foureau, rentré de cette expédition, en termine le récit par cet épilogue :

Il est bien évident, à priori, que le Sahara actuel ne peut rien nous fournir, que ses populations sont pauvres et ses productions nulles, et que *le transit commercial qui le traverse est insignifiant....* Il serait évidemment de la dernière imprudence d'aller fonder des postes au milieu de régions aussi infertiles et aussi inhospitalières.... Le mouvement de transit Méditerranée-Soudan, qui jadis s'exerçait par la Tripolitaine, a disparu, et le seul vestige de ce transit s'est détourné sur la ligne Benghazi-Ouadaï, où de petites caravanes viennent encore apporter quelques marchandises d'Europe. Considéré en tant qu'affaire commerciale, immobilisant forcément d'énormes capitaux, je n'ai qu'une médiocre confiance dans le rendement probable du chemin de fer transsaharien, *devant le néant du trafic que j'entrevois.*

Foureau a suivi la route du Tinghert et de l'Aïr, qui doit amener à Ghadamès ou à Ghat le trafic du Soudan central. Avant lui, Monteil avait suivi l'autre grand'route entre le Tchad et la Tripolitaine, la route Kouka-Bilma-Mourzouk. Monteil parlait déjà comme Foureau. A toutes les pages de son récit, vous retrouvez le même refrain : « C'est une marche terrible.... La route du Bornou à Mourzouk est incontestablement la plus dure du Sahara.... » Laissons donc les formules et considérons la réalité. Pour les Arabes, les routes sahariennes eurent une importance capitale : c'est que l'Arabe, chamelier, navigateur des sables, ne pouvait atteindre que par le Sahara les marchés soudanais. Mais nous ne sommes pas des chameliers : nous naviguons sur la mer et sur les fleuves.

Pour nos flottes, le Soudan a désormais ses façades et ses portes, non pas vers le Sahara, mais vers l'océan Atlantique, vers le golfe de Guinée et vers la mer Rouge. C'est par là que, remplaçant les chameaux arabes, les machines à vapeur remorqueront nos convois européens. C'est par les fleuves, par le Sénégal à l'ouest, par le Niger et la Bénoué au centre, par le Congo, l'Oubangui et le Chari au sud, par le Nil et le Bahr-el-Ghazal à l'est, — que nous naviguerons quelque jour peut-être jusqu'au Tchad ou jusqu'au cœur du pays soudanais. A défaut des fleuves encore impraticables, les chemins de fer s'élancent déjà de la vallée du Nil et de la côte nigérienne. A travers la brousse de Khartoum ou la forêt du Lagos et du Dahomey, les voici qui taillent leurs percées. Vers le Niger, surtout, la forêt et la pluie équatoriales leur assurent leur provision d'eau et leur combustible. Aucun obstacle naturel ne leur barre la route. Les lagunes, les grands bois et les marais offrent sans doute quelques difficultés. Mais ces fameuses montagnes de Kong et de la Lune que, récemment encore, on imaginait entre le Soudan et les côtes atlantiques, cette formidable cloison que nos cartes inexactes étiraient toute droite de l'ouest à l'est, depuis les rivages du Sénégal jusqu'aux rivages de l'Abyssinie, cette muraille montagneuse n'existe pas : quelques dos de pays seulement, aux longues pentes en talus, séparent le bassin du Tchad du golfe de Guinée.

Et cet énorme pays, saturé d'eau, grouillant de vie

et de villages, est maintenant purgé de ses brutes humaines, de ses roitelets guerriers et de ses prêtres massacreurs. Il subit la loi européenne. Il peut fournir une main-d'œuvre surabondante pour l'exécution de tous nos travaux et de toutes nos entreprises, une clientèle insatiable pour l'écoulement de nos manufactures, une soldatesque obéissante et sans fanatisme religieux pour la protection de nos postes et convois. Côte de l'Or, Côte de l'Ivoire, Côte des Autruches, Côte du Caoutchouc, Côte des Nègres, sur le golfe de Guinée, voici le véritable débouché du *Belad-es-Soudan* : Homère, qui parlait comme les navigateurs phéniciens et non comme les chameliers arabes, savait déjà que les *Visages Brûlés* ont deux façades sur les deux mers extrêmes du Levant et du Couchant, sur l'Atlantique et sur la mer Rouge [1]....

Il a fallu trente siècles pour que nous retrouvions cette vérité homérique. Mais, sitôt découverte, elle a porté ses fruits : par la convention du 21 mars 1899, l'Angleterre nous a généreusement abandonné tout l'intérieur du continent africain entre le Tchad et l'Algérie. Que nos impérialistes africains se réjouissent devant cette étendue de carte! D'Alger à Zinder, du Sénégal au Darfour, nous possédons quelques douze

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2125 : There can be little doubt that the Tripoli caravan trade has seen its best days and the facilities now offered and availed of by the waterways of the Niger and Benue will yearly militate against its prosperity and ultimately end desastrously : the values of exports and imports have largely diminished and Tripoli merchants entertain no hope of revival.

cents millions d'hectares (20 fois la superficie de la France) au soleil, — au grand soleil, hélas! Toutes les routes transsahariennes (sauf la route Benghazi-Koufra-Darfour, trop voisine de l'Égypte) nous sont livrées, avec l'hinterland de la Tripolitaine, de la Tunisie, de l'Algérie et du Maroc....

*
* *

Cette convention franco-anglaise du 21 mars 1899 avait éveillé les inquiétudes des Italiens. Le Gouvernement français a tenu à les dissiper : entre Rome et Paris une entente s'est faite — quelques-uns disent : a été signée — au sujet de la Tripolitaine. Satisfaits de l'hinterland saharien, nous répudions toute revendication possible sur le vilayet turc de Tripoli et nous acceptons d'avance toutes les revendications que l'Italie prendra le droit ou l'occasion d'y susciter. Les Italiens savent, comme nous, que la Tripolitaine n'a pas la valeur « mondiale » que lui prêtaient jadis les conceptions de Rohlfs. Ils savent qu'elle n'est pas la porte du Soudan et ils admettent que, pour eux, elle ne sera qu'une bordure côtière de notre hinterland africain : nous resterons les propriétaires de tout l'intérieur au delà de Ghat et de Mourzouk. Telle quelle, cette Tripolitaine plaît aux Italiens : ils la jugent de bonne prise et ils ont de la désirer quelques fortes raisons politiques, économiques et sociales, dont il serait puéril de méconnaître l'importance.

Raisons politiques, d'abord. Entre la Corse fran-

çaise, Bizerte et Tunis françaises, Malte anglaise, Fiume, Pola et Trieste austro-hongroises, l'Italie se sent gênée dans le présent, menacée peut-être dans l'avenir. Elle a payé par des siècles de misère et de servitude la négligence qu'elle apporta jadis à surveiller les routes terrestres qui la mettaient sous la coupe de l'étranger. Libre aujourd'hui vers le continent, elle songe à la liberté de ses mers et elle est bien résolue à ne pas déserter la surveillance des routes maritimes. Vers l'ouest, elle a créé une défense efficace dans cet arsenal et ce port militaire de la Maddalena qui peut ouvrir ou fermer le détroit de Bonifacio. Vers l'est, elle affirme déjà sa volonté de reparaître enfin dans cette Adriatique, dans cet ancien « golfe de Venise » dont les menées autrichiennes ont fait ou veulent faire un golfe allemand. Vers le sud enfin, elle n'ose pas dire encore que Malte lui doit revenir : l'alliance ou l'amitié anglaises lui sont trop nécessaires. Elle espérait jadis que la Tunisie annexée lui donnerait dans Bizerte une Maddalena en travers du détroit sicilo-africain. La Tripolitaine lui rendra une autre Bizerte. Sur le détroit qui étrangle la Méditerranée entre la Crète et la Cyrénaïque, Tobrouk est un admirable mouillage. Offrant, dans sa baie spacieuse et bien couverte, toutes les nécessités et toutes les commodités d'un grand port militaire ou d'une grande relâche commerciale, Tobrouk quelque jour verra refleurir la richesse commerciale et la puissance navale de l'antique Cyrène.... Ajoutez que les maîtres de Tripoli tiennent Malte sous leur dépen-

dance : Malte ne peut approvisionner sa garnison et ses escadres que par les arrivages de viandes tripolitaines[1]. Entre Syracuse et Tripoli italiennes, les politiques de Rome espèrent que Malte ne restera pas toujours anglaise.

Les raisons économiques peuvent nous sembler moins importantes : il faut pourtant nous accoutumer à cette idée que, dans le monde actuel, l'industrie italienne commence à faire assez grande figure, mais qu'un avenir tout proche peut-être lui réserve encore de plus brillantes destinées. Sous le règne actuel de la vapeur, les tissages du Piémont et de la Lombardie fournissent déjà les marchés du Levant et de l'Amérique du Sud. Le consul anglais de Constantinople signale en 1900 les succès des cotonnades italiennes et, en 1901, les avertissements du même consul sont appuyés de chiffres éloquents[2] :

COMMERCE ITALIEN EN TURQUIE
(en livres sterling)

Moyenne annuelle.	Importations.	Exportations.
1891-1895	750 000	1 014 000
1896-1900	1 344 000	999 000

IMPORTATION DE COTONNADES ITALIENNES
(en milliers de livres sterlings)

1891	1896	1898	1899	1900
80	153	506	556	455

1. En l'état actuel (Rapports commerciaux français, 1902, n° 92), la Tripolitaine fournit à Malte 8 762 bœufs. Elle devrait, mieux cultivée, lui fournir en outre : les légumes, que Malte demande à l'Italie (400 000 kilog.), à la Turquie (90 000 kilogr.) et au Maroc (91 000 kilog.) ; le blé (Malte en reçoit 968 000 quintaux de Russie et d'Amérique) ; l'huile, etc.

2. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n°s 2650 et 2813.

Notre consul d'Alep se plaint aussi de la concurrence victorieuse que font à nos draps et calicots français les tissus italiens. Et pourtant le Piémont et la Lombardie dépendent encore de la houille anglaise qui, par Gênes et les voies ferrées, ne leur arrive que lourdement grevée de frets et de transports [1].

Sans être prophète, on peut annoncer la proche émancipation de cette industrie italienne. L'aube de l'industrie électrique va luire sur la neige des monts. La science allemande et l'ingéniosité suisse dressent déjà les Italiens du Nord à l'exploitation de la houille blanche. Côme se souvient qu'elle fut la patrie de Volta. Milan, Biella, Novare et Turin transforment leur machinerie : « Prenons garde, écrit le consul anglais de Milan [2] : favorisée par les chutes d'eau et par une excellente main-d'œuvre à bon marché, l'industrie italienne ne fera que croître; avant quelques années, il nous faudra compter avec sa concurrence sur les marchés du monde ». Vienne le règne de l'électricité : le Piémont et la Lombardie seront demain les paradis, les « Pays Blancs » de l'industrie nouvelle, comme l'Angleterre ou la Belgique sont les Pays Noirs de l'industrie présente.

1. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2231.

2. Cf. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2196 : « Italy possesses certain distinct advantages as compared with England as an exporter of cotton to Turkey. Wages in Italy are much lower, and hours of labour longer than in England. Freight between Italian ports and Turkey is much less than from Manchester. Italian manufacturers deal directly with the consumer. For all these reasons, Italy is likely to be a formidable rival in Turkey ».

Nulle part au monde, peut-être, sous un climat tempéré, dans un pays fertile et sain, l'exploitation des chutes d'eau et l'utilisation des forces électriques ne présentera plus de commodités, à cause de la disposition de cette plaine lombarde et piémontaise. Jusqu'au « Pied des Monts », jusqu'aux réservoirs naturels d'énergie sans cesse renouvelée, la plaine fertile et surpeuplée pousse ses cultures, ses foules humaines, ses routes plates et ses voies navigables. Vivres à bon marché, main-d'œuvre abondante, cascades et force débordante, transports peu coûteux, toutes les conditions sont réunies pour rendre à cette plaine du Pô le monopole des industries qu'elle détint aux jours de la Renaissance. Biella est déjà une ville du drap, Turin et Milan des villes du coton et de la soie. La soie milanaise possède et gardera la clientèle du monde; mais c'est l'Islam qui doit fournir à l'Italie du Nord les débouchés pour ses cotons et pour ses draps.

Dépeuplées par les fantaisies arabes, par le brigandage touareg et par l'inepte administration des Turcs, les oasis de la Tripolitaine retrouveront sous la paix italienne leur population et leur prospérité d'autrefois. Tous les géographes s'accordent : du jour où la sécurité recouvrée et les puits rétablis auront ressuscité cet admirable pays des Lotophages, chaque oasis, depuis Tripoli jusqu'à Mourzouk, redeviendra une grande ville et un grand bazar. Il ne faut qu'un gendarme et des puits pour refaire ici ce que, nous autres Français, nous refaisons trop lentement dans

nos oasis algériennes. L'Italie du Nord a des capitaux et des hommes entreprenants qui se tournent volontiers vers les aventures coloniales. Elle a déjà ses Compagnies du Bénadir. Ses futures Compagnies de Tripoli donneront satisfaction à ses besoins de débouchés.

Et dans l'ancienne Cyrénaïque, c'est l'Italie du Sud qui trouvera quelque soulagement aux dures souffrances de son état social. Ruinées par une administration imprévoyante, par l'apparition du phylloxéra et par les changements du commerce universel, l'Italie du Sud et la Sicile se vident par l'émigration. Pour l'Italie même, il est probable que, de l'excès du mal, les remèdes surgiront qui rendront au pays de Tarente, de Locres et de tant d'autres métropoles antiques son ancienne prospérité : on entrevoit déjà les mesures financières qui relèveront cette Italie déserte. Mais la Sicile surpeuplée ne saurait plus nourrir ses cent quarante deux habitants par kilomètre carré (la France, en moyenne, n'en a que soixante-douze, la moitié).

La Sicile a perdu le monopole des fruits, oranges, limons, grenades, etc., qui jadis attirait chez elle l'or du monde entier, mais surtout du monde anglo-saxon. Aujourd'hui, dans leur Californie, dans leurs Florides, dans leurs colonies australiennes, les Anglo-Saxons d'Europe et d'Amérique ont des plantations nationales qui les dispensent de recourir au fournisseur étranger. La Sicile ne retrouvera donc jamais son ancien monopole. Elle n'a déjà plus de quoi nourrir tout

son peuple. Elle doit émigrer. Bon an mal an, vingt mille Siciliens vont se perdre au dehors : la majorité de ces émigrants franchit seulement le détroit africain et fournit à la Tunisie française une main-d'œuvre inappréciable.

Demain, c'est la Cyrénaïque qui offrira aux Siciliens une meilleure Tunisie. Dominé par la haute Montagne Verte, *Djebel-Akhdar* (dont le nom seul décrit assez la nature et l'aspect), la Cyrénaïque est un plateau de terres fertiles et bien arrosées : par la nature de son terroir, par sa flore, par ses montagnes et ses sources, c'est un morceau d'Europe et non pas de Sahara, une île méditerranéenne qui, par une seule façade, trempe dans la mer de sables. Les colons grecs, jadis, en firent une terre hellénique. Les colons siciliens en feront une terre italienne. En terrasses, les vignobles et olivettes, les champs de fèves et de blés vêtiront de nouveau ce pan de désert turc. L'Italie, pour fournir au monde ses fines huiles d'olives, doit acheter à l'Espagne les huiles grossières dont elle-même se nourrit[1] : les olivettes cyrénéennes[2] trouveront à Bari, à Tarente, à Gioja, à Naples, une clientèle assurée ; Naples paiera en pâtes et macaronis.

1. La seule Sicile en 1900 a reçu 278 000 kilog. d'huiles espagnoles pour sa consommation, alors qu'elle exportait aux États-Unis 800 000 kilog. d'huiles fines.

2. Cf. sur les olivettes tripolitaines le rapport du consul anglais en 1897 : *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2125 : « prior to 1868 olive oil formed an important article of export, but the creation of new plantations is impossible so long as the Government tax is levied alike on old and young trees without regard to their oil-bearing powers ».

Les colons siciliens trouveront aussi pour leurs viandes de boucherie une clientèle bien payante parmi les habits rouges de Malte et d'Alexandrie : Benghazi a exporté tant à Malte qu'à Alexandrie 160 000 moutons en 1900 et 200 000 en 1901[1]. Les pêcheurs siciliens trouveront encore un fructueux gagne-pain dans l'exploitation de ces bancs d'éponges que toute la côte cyrénéenne offre aujourd'hui aux pêcheurs grecs de Calymnos et d'Égine[2]. La Cyrénaïque est vraiment une terre de colonisation[3] : elle sera quelque jour une dépendance de la Sicile, comme aux temps romains elle était une dépendance de la Crète, « la province de Crète et de Cyrénaïque ».

*
* *

Ce n'est donc point par vaine mégalomanie que l'Italie désire la Tripolitaine : elle en a besoin. Tout calcul fait, elle sait exactement ce que cette opération lui doit rapporter : cette opération sera fructueuse. En face des bénéfices, il faut mettre les frais

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2831.

2. La récolte annuelle d'éponges est évaluée à près de deux millions de francs; en 1900, les pêcheurs italiens ont fait leur apparition en assez grand nombre; mais les Grecs du Royaume ou de Turquie gardent encore le monopole de ce commerce.

3. Cf. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2831. Le consul de Benghazi écrit : « Both in 1900 and 1901 the rainfall in the winter was unusually heavy. In december, no less than 2 inches of rain fell and 1 inch on january 6 alone, three times the highest previous record. The crops amply justified the expectations which were entertained as to their abundance and the pasturage both this year and last year has been exceptionnally good ».

sans doute, mais il ne faut pas les exagérer. Durant des années, on nous a rebattu les oreilles du grand « péril Senoussi » et de l'indomptable résistance qu'opposeront, à toute occupation européenne, ces hordes de musulmans fanatiques. Comme toutes les crises de messianisme arabe, la fièvre Senoussiste après avoir secoué l'Afrique du Nord est brusquement tombée. La mort du Mahdi et surtout la prise de Khartoum ont marqué la fin de l'accès : les lecteurs n'ont qu'à relire les si curieuses révélations du pèlerin tunisien Si-Mohammed-el-Hachaïchi (*Revue de Paris*, 15 août-15 septembre 1901).

Des oasis cyrénéennes, où le Senoussisme avait jadis ses maisons-mères, le chef actuel de la secte, Sidi-el-Mahdi, s'est retiré au fond du désert, dans l'oasis de Koufra, et, malgré les présents et les rappels d'Abd-ul-Hamid, il a toujours refusé de revenir à Djerboub, sous la main des Turcs. Si-Mohammed nous dit pourquoi : « Les Turcs, même ceux des classes élevées, sont mal disposés envers le cheikh El Mahdi. Ils auraient voulu l'emmener à Constantinople comme il a été fait pour Aboul-Houda et le cheikh Dhafa. Mais il n'y parvinrent pas : aussi sont-ils toujours inquiets à cause de lui. Le cheikh El Mahdi ne sympathise pas avec eux. Le grand Sidi-Mohammed Senoussi aimait si peu les Turcs, qu'un jour il appela sur eux la malédiction divine en disant : « O Dieu, faites que toutes les fois que les Turcs occuperont un pays de la terre, ce pays soit occupé par les Européens après eux. »

L'occupation de la Tripolitaine ne coûtera pas un grand sacrifice d'hommes ni d'argent. Les Turcs avaient autrefois douze à quinze mille soldats dans la Régence. Aujourd'hui, toute l'armée turque est à Constantinople : elle ne sert plus qu'à monter la garde autour des folles terreurs d'Abd-ul-Hamid; les garnisons de Tripolitaine ont été réduites à six ou sept mille hommes. Et quel recrutement! Le corps des officiers n'est que l'ensemble un peu hétéroclite de tous les fonctionnaires disgraciés que les soupçons du Maître ont exilés de Constantinople et du reste de l'Empire : le Fezzan surtout est devenu un lieu de déportation déguisée pour tous ceux qui, de près ou de loin, à tort ou à raison, sont suspects de « jeuneturcisme ». Les soldats sont fournis par le recrutement des provinces d'outre-mer.

Mal nourries, jamais payées, conservées sous les drapeaux deux et trois ans après l'échéance de leur libération, ces troupes sont en perpétuelle révolte. Benghazi en janvier 1898 est prise par une bande de bas-officiers, qui réclament deux ans de solde arriérée : n'étaient la présence et les menaces des consuls européens, le bazar était sacqué. En avril 1901, dans cette même Benghazi, les soldats n'ont pas reçu de pain depuis deux semaines : n'était l'arrivée d'un paquebot italien chargé de farines, le gouverneur turc était pendu. En janvier 1902, sept cent cinquante hommes libérés attendent depuis six mois le bateau de la Compagnie ottomane Mahsoussé qui doit les rapatrier à Smyrne; mais le *Séraskier* (ministre de la

guerre) n'a pas de quoi affréter un vapeur. Survient dans le port un bateau d'Alexandrie, le *Lesbos*, qui est grec, mais qui bat pavillon ottoman : nos gens le prennent d'assaut et forcent le capitaine à les ramener chez eux.

La Porte annonce à grand fracas que toute la population musulmane de la Régence est enrôlée et fournira une armée de réserve [1]. Au printemps de 1901, le colonel allemand von Rudgisch est allé en effet dresser pendant quelques semaines les bandes de *rédifs* (réservistes), qui d'ailleurs se sont prêtés à cette courte expérience bien soldée. Il est probable qu'en appelant tous ses fidèles à la guerre sainte, le Khalife trouverait contre l'Italie une multitude de défenseurs jusqu'au centre du Continent Noir : piquiers, lanciers, archers, une armée de sauvages viendrait s'abattre sur la Régence, — si l'on donnait quatre ou cinq mois à ces fleuves humains pour atteindre la côte, car les routes sont longues pour

1. En 1895, la Porte a ordonné le recensement général de la province. En laissant de côté la préfecture de Benghazi directement rattachée à Constantinople, la Tripolitaine comprend environ 410 000 milles carrés divisés en quatre préfectures (Cf. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2125) :

PRÉFECTURES	INDIVIDUS MALES		TRIBUS ARABES SÉDENTAIRES
	Musulmans	Juifs	
Tripoli	170 405	3 796	262
Khoms	86 061	1 450	24
Djebel el Gharb	42 974	115	
Fezzan	8 024		
Total	307 464 musul. en état de porter les armes.		

venir seulement des villes turques à Tripoli[1]. Et la Porte laisse entendre que les arsenaux de Tripoli et de Benghazi contiennent des fusils, des uniformes et des munitions pour cent mille hommes.

Dans chacune de ses provinces, la Porte a de semblables arsenaux pour ses *rédifs* en cas d'appel. En mai 1890, j'étais à Adalia, sur la mer de Chypre; une nuit, toute la ville hurlante se précipita hors des portes, vers la rase campagne et vers la mer : l'arsenal brûlait! deux ou trois cents milliers de cartouches allaient faire explosion! L'arsenal brûla sans bruit : le lendemain, on apprit que le *Séraskier* avait annoncé par le télégraphe l'arrivée prochaine des contrôleurs et inspecteurs.... En septembre 1896, j'étais à Uskub de Macédoine; les bandes grecques et bulgares infestant la province, le *Séraskier* ordonna de mobiliser les rédifs : l'arsenal brûla dans la nuit. Je ne rapporte que des expériences personnelles; mais tout le monde sait en Turquie que les arsenaux brûlent toujours la veille de servir ou d'être contrôlés. De quoi vivraient les généraux-directeurs et les officiers d'administration, si les arsenaux turcs restaient pleins?

A Tripoli, d'ailleurs, le problème militaire est fort simple. La Tripolitaine est une île véritable entre les sables du Sahara et les flots de la Méditerranée. En l'état présent, elle peut à peine nourrir sa population civile. Pour ses troupes et ses fonctionnaires, la Porte

1. Routes de la Tripolitaine, en journées de marche :
De Tripoli à Mourzouk, 29 journées; à Ghadamès, 20 journées; à Ghat, 38 journées; à Gâtron, 35 journées.

doit tirer ses farines du dehors et elle ne peut les tirer que de la mer. Ce sont les paquebots italiens qui nourrissent les Turcs[1].

Et ces importations de farines étrangères ont, d'année en année, pris un développement que les consuls anglais signalent :

IMPORTATIONS DE FARINES A TRIPOLI
(Valeur en milliers de livres sterling).

1896	1897	1898	1899	1900
22	38	45	43	128

et ces mêmes consuls nous les expliquent : la production du pays a diminué d'année en année; la surface ensemencée a reculé devant les sables; le cultivateur sédentaire a fui devant les impôts ou la soldatesque et c'est ainsi que la moyenne des importations de farines, qui de 1885 à 1896 ne dépassait pas 31 000 livres sterling, atteint pour 1899-1900 la jolie somme de 85 000 livres, presque le triple; la part de l'Italie dans ces importations est d'environ 60 p. 100[2].

Que la flotte italienne coupe les arrivages : en deux semaines, sans un coup de fusil, elle tiendra la Régence; le gouverneur turc viendra rendre sa pro-

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2831 : « The difficulty, not to say impossibility, of competing successfully with the subsidised line of the *Societa di Navigazione italiana*, is manifest : 11 barques of 554 tons plying between various ports of this coast, Canea and Malta did a good business by the transport of grain cargoes, owing to the failure of the crops in the Regency ».

2. *Id.* n°s 2048, 2125, 2273, 2453, 2634 et 2843.

vince pour un morceau de pain; car il n'est pas de fidélité ni de courage qui tiennent devant la faim. Il est vrai que les arsenaux turcs renferment aussi plusieurs mois de vivres, disent les journaux turcophiles; mais on devine le juste prix de ce renseignement.

Les Italiens ne trouveront donc pas en Tripolitaine les difficultés qui nous ont rendu si longue et si coûteuse la conquête de l'Algérie, ni les montagnes ni les terribles défilés ni l'indomptable bravoure du pays kabyle, ni les lointains et inaccessibles repaires de l'Aurès, du Maroc et du Sud-Oranais. Les Italiens d'ailleurs ont déjà fait la répétion générale de leur entrée future. Car ce fut la dernière répétition avant la pièce que leur démonstration devant Benghazi en mars 1901.

*
* *

Depuis longtemps, les « Tripolitains » de la Chambre italienne, groupés autour de M. San Guliano, ancien ministre des Postes, réclamaient l'établissement d'un service postal entre la Sicile et Benghazi. A la fin de 1900, une ligne subventionnée de la Compagnie Florio-Rubattino entra en service; mais le gouvernement turc refusa l'ouverture d'un bureau de poste italien à Benghazi. En mars 1901, les cuirassés *Dandolo* et *Morosini* et le croiseur *Partenope* mouillaient devant Benghazi : l'amiral Cotteletti débarquait les sacs de dépêches et installait l'agent postal. Le

gouverneur turc se tira d'affaire en se jetant dans les bras de l'amiral et en lui donnant une double accolade.... Personne en France ni en Europe ne sembla prendre garde à cette rapide exécution.

Cette affaire de Benghazi a prouvé du moins au gouvernement italien la sincérité de nos déclarations. S'il voulait tâter le pouls de nos journalistes et de nos impérialistes africains, il a pu constater l'absence de toute fièvre belliqueuse. Nous ne pouvons que nous incliner devant les justes revendications italiennes. Nous avons assez d'Afrique sur les bras. L'Italie veut se charger en Tripolitaine de la besogne civilisatrice : sa prompte réussite ne peut que servir nos intérêts les plus immédiats et nos intérêts supérieurs.

Possesseurs de la Tunisie, nous avons un intérêt immédiat à échanger le voisinage turc contre un voisinage civilisé. La Tripolitaine turque est pour nos Tunisiens une source de mauvais conseils et de pires exemples. Marché d'esclaves à Ghat, bagne d'innocents ou de féroces criminels à Mourzouk et Ghadamès, le Sud tripolitain est en outre un refuge et une forteresse pour tous les pillards et sacripants de notre Sud tunisien. A deux pas de notre territoire, nous avons là une sentine turque qui corrompt l'air du voisinage et dont la contagion peut gagner jusqu'à nos oasis algériennes.

Tripoli italienne nous débarrassera de ce foyer d'infection. Nos musulmans d'Afrique perdront le dernier contact avec les menées panislamistes du Khalife. L'Islam africain verra une fois de plus que

son intérêt n'est pas de faire cause commune avec Constantinople, mais de s'entendre avec nous. Le Touareg, contenu ou châtié, renoncera peu à peu à sa vie de brigandage. Foureau, à ce sujet, écrit une phrase tragique : « Voilà des gens qui font, à deux cents ou trois cents hommes, des déplacements de sept cents à huit cents kilomètres dans le désert, avant d'atteindre la région à razzier, et qui, pour tout bénéfice, n'ont quelquefois au bout de six mois que cinquante chameaux et quelques vêtements à se partager ! C'est que ces expéditions leur procurent la possibilité *de manger de la viande à leur faim*. Quand ils n'auraient pas réalisé d'autres bénéfices, ils auront toujours eu la chance de se remplir régulièrement l'estomac pendant six ou huit mois. »

La conquête arabe et le régime turc ont fait de la Berbérie le pays de la faim, et « la faim, dit la Sagesse des nations, est mauvaise conseillère ». Fixés et ménagés par une administration européenne, les Berbères reviendront à la vie sédentaire dans les oasis, ou à la caravane pacifique dans le désert. Tunis est déjà dans leur estime la capitale du monde africain[1]. Le bazar de Tunis redeviendra le grand marché franco-berbère, comme Carthage fut le grand

1. « Une idée enracinée chez les Touaregs, c'est qu'il n'y a pas dans l'univers une plus grande ville que Tunis. Ils apprécient beaucoup les marchandises tunisiennes et estiment qu'elles sont les meilleures..., » dit Si Mohammed-el-Hachaïchi, *Revue de Paris*, 15 septembre 1901. Mais les Turcs, à l'heure actuelle, ne veulent à aucun prix que « la Tunisie et l'Algérie établissent des relations commerciales avec Ghat et le Soudan ».

marché liby-phénicien : toute relation commerciale, à l'heure actuelle, est supprimée entre Tunis et Tripoli, la Turquie refusant toujours de reconnaître notre protectorat et de négocier un traité de commerce avec notre Résident[1]. Et nos champs de Tunisie retrouveront enfin cette main-d'œuvre qui leur fait actuellement défaut. Les Berbères et Maures de Tripolitaine fournissent à nos colons déjà leurs meilleurs ouvriers. Mais ces musulmans, après deux ou trois années de travail chez nous, retournent avec un petit pécule aux terres du Khalife. Tripoli entre les mains des Italiens rejettera et fixera dans notre Tunisie des familles, des villages entiers, parce que les salaires seront chez nous plus élevés et plus constants : les capitaux français, engagés dans la colonisation tunisienne, ne demandent qu'à payer ces rudes travailleurs.

Et nos impérialistes africains verront disparaître un de leurs cauchemars : l'émigration sicilienne en Tunisie! Ce n'est pas qu'il faille croire à ce prétendu « péril sicilien ». Sans la main-d'œuvre sicilienne, je ne sais pas comment nous pourrions mettre en valeur nos champs de Tunisie : jamais nous ne trouverions

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2048 : « Trade with Tunis, écrit le consul anglais de Tripoli, has now almost entirely ceased. Although communication between the two countries is not wanting, steamers which run along the Tunisian coast calling here regularly twice a week, there is no commercial treaty between Turkey and Tunis and, so long as the former refuses to recognise the French Protectorate over the Regency, it is not likely that any arrangement of this kind will be arrived at ».

en France les terrassiers et manœuvres qu'il nous faut là-bas. Mais tous nos colons tunisiens préfèrent encore pour son activité et son endurance la main-d'œuvre fezzanite et tripolitaine.... Et derrière ces ouvriers blancs, par les routes du Sahara pacifié, une autre source de travail, plus grossier il est vrai, se rouvrira peut-être pour notre Tunisie : Tunis musulmane connut jadis, comme aujourd'hui Tripoli et Benghazi, le service des nègres soudanais. Or nous aurons toujours assez de capitaux et de terres en Tunisie et dans le Sud-Algérien; mais nous n'aurons jamais assez de travailleurs acclimatés.

J'estime, d'ailleurs, que ces intérêts immédiats ne sont rien encore en comparaison d'un intérêt supérieur qui devrait dominer, à mon sens, toute notre politique. Je ne parle pas de l'entente avec tout le monde, que nous désirons unanimement, ni même de l'amitié italienne, qui a son très grand prix, encore moins des rêveries « panlatinistes » qui valent exactement ce que vaut le pangermanisme ou le panbritannisme, c'est-à-dire peu de chose. Mais les radicaux anglais, gens utilitaires et qui fondaient leur politique sur le seul intérêt, proclamaient que tout progrès de la civilisation est un profit net pour l'industrie et pour le commerce britanniques. Combien cette vérité est plus facilement démontrable, si vous la transportez chez nous! Ouvriers d'art, producteurs d'articles chers, fournisseurs de luxe, nous ne devrions jamais oublier que notre prospérité est liée au développement et à la richesse de l'humanité tout entière. Chaque

fois qu'une région proche ou lointaine, sous notre drapeau ou sous le drapeau du voisin, passe de la misère à la fortune, de la barbarie à la civilisation, de la servitude à la liberté, nous devons nous en réjouir : c'est autant de gagné pour notre clientèle possible; si la Tripolitaine enrichit les Italiens et si les Italiens rétablissent la fortune de Tripoli, il dépendra de notre énergie et de notre savoir-faire de servir à leur gré ces nouveaux clients.

APPENDICE.

En juillet 1902, le *Foreign Office* a publié un rapport spécial de son consul à Tripoli sur le commerce et l'état économique de la Régence durant les quarante années dernières (*Miscellaneous Series*, n° 578). Depuis 1862, ce commerce n'a fait que décroître, par suite de la suppression du commerce d'esclaves :

COMMERCE DE LA TRIPOLITAINE
(en livres sterling).

ANNÉE	IMPORT.	EXPORT.	TOTAL	EXCÉDENTS des Import. sur Export.	EXCÉDENTS des Export. sur Import.
1862-71	925 660	1 016 00	1 941 660		90 340
1872-81	3 523 832	4 484 324	8 008 156		960 492
1882-91	3 647 920	3 561 755	7 212 675	83 165	»
1892-1901	4 468 962	3 401 30	7 873 262	1 061 662	»
Total	12 566 374	12 469 379	25 035 753	96 995	»
Moyenne ann..	314 159	311 731	»	2 429	»

Le commerce de caravane fut longtemps entre les mains des seuls gens de Ghadamès qui avaient leurs correspondants arabes ou soudanais à Ghat, dans le Kanem, le Bornou, à Kano et à Tombouctou. En 1873, les marchands de Tripoli organisèrent une concurrence, que la mode des plumes d'autruche en Europe fit prospérer. Mais de 1882 à 1890, la disparition de cette mode cause une crise de ce commerce, qui se relève en 1893 pour disparaître aussitôt sous les coups de Rabah, le conquérant du Bornou : le Bornou était alors le grand marché de l'ivoire, de l'or et des plumes. Il fallut se rabattre sur Kano et le Ouadaï. Kano fournit en assez grande abondance des peaux tannées qui s'en vont à New-York. Les marchands de Tripoli savent bien que ce commerce du Sahara ne pourra pas concurrencer longtemps encore les routes du Niger et de la Benoué. Depuis 1882, il est déjà en pleine décadence :

VALEUR DES IMPORTATIONS SOUDANAISES A TRIPOLI.
(en livres sterling).

ANNÉE	IVOIRE	PLUMES	OR	PEAUX	TOTAL
1862-71	200 500	117 500		»	318 000
1872-81	381 300	1 293 500	83 500	88 000	1 846 300
1882-91	191 500	999 000		92 500	1 283 000
1893-1901	98 800	579 000		463 900	1 141 700
Moyenne Ann.	»	»		»	114 725

Voici, durant les dix-sept années dernières, la part de chacun des grands pays.

L'ivoire va à Londres, les plumes à Paris, les peaux à New-York.

ANNÉES	UNITED KINGDOM	ITALY	FRANCE	TURKEY	AUSTRIA-HUNGARY	GERMANY	TUNIS	OTHER COUNTRIES	TOTAL
Importations (en livres sterling).									
1884	167 140	38 000	54 000	68 000	65 000	15 000	7 008	54 500	468 640
1888	80 000	22 500	72 500	105 000	13 200	10 300	»	61 000	364 500
1892	91 100	51 250	58 800	89 400	32 400	28 500	»	51 772	403 222
1896	115 500	28 000	63 500	61 000	40 000	18 000	»	34 000	360 000
1897	114 080	22 000	70 000	58 000	37 200	16 800	»	33 000	351 080
1898	131 000	25 000	78 000	50 000	42 000	20 000	»	39 400	385 400
1899	130 000	37 000	67 000	48 000	50 000	21 000	»	31 900	384 900
1900	158 000	94 000	90 500	38 500	65 000	19 500	»	34 000	499 500
1901	127 000	44 000	41 000	43 000	55 000	17 500	»	36 500	364 000
Total	1 987 400	652 740	1 109 800	1 298 220	609 880	310 050	10 000	792 102	6 770 182
Moyenne des 18 années.	110 411	36 260	61 655	72 123	33 882	17 225	555	44 006	376 121
Exportations									
1884	147 464	»	130 000	30 000	»	»	»	5 000	312 464
1888	242 500	»	58 000	27 000	»	4 000	2 000	6 000	339 500
1892	249 600	1 900	130 200	38 900	»	»	27 200	93 480	541 280
1896	174 250	7 000	105 000	14 000	5 000	3 000	26 000	41 000	375 250
1897	129 100	7 500	99 000	25 000	6 000	3 500	4 500	70 900	345 500
1898	157 000	8 000	95 000	35 000	10 000	2 500	8 000	86 000	401 500
1899	168 000	10 000	82 010	38 000	9 000	3 000	15 500	85 000	410 500
1900	170 500	13 000	95 000	30 500	11 000	2 500	17 000	79 000	418 500
1901	154 000	11 000	51 000	26 000	10 000	1 500	16 000	63 000	332 500
Total	3 502 744	83 200	1 616 250	435 400	60 600	39 500	191 080	742 100	6 670 874
Moyenne des 18 années.	194 597	4 622	89 791	24 189	3 367	2 194	10 616	41 228	370 604

IV

LE TRAITÉ ANGLO-JAPONAIS

IV

LE TRAITÉ ANGLO-JAPONAIS

(Mars 1902.)

Le traité et le ministère anglais. — La Chine et Manchester. — Le thé et la « porte ouverte ». — Russes et Chinois. — Mandchourie, Mongolie et Tibet. — Port-Arthur. — Le Transmandchourien. — Accord anglo-russe. — Accord anglo-allemand. — Alliance anglo-japonaise.

Après de longues négociations, qui remontent au voyage du marquis Ito (décembre 1901), l'Angleterre et le Japon viennent de signer un traité d'alliance. C'est un grand événement, disent les journaux anglais : l'Angleterre est sortie de son « splendide isolement ». Nous ne connaissons pas encore l'ensemble du traité : une série d'articles restera longtemps secrète. Le contrat soumis au Parlement anglais n'est, en effet, que la partie politique et de pure diplomatie. De ce contrat, il ressort clairement que le Japon se fait en Extrême-Orient le soldat de l'Angleterre : qui dit soldat, dit solde ; le Japon n'a pas manqué de spécifier le prix qu'il mettait à ses services et sous quelle forme, emprunts, avances ou subsides, la

solde anglaise lui serait versée. Mais le gouvernement anglais n'a pas jugé opportun de publier les articles financiers de la convention.

« Mus par le seul désir de maintenir le *statu quo* et la paix générale en Extrême-Orient, et en outre spécialement intéressés à maintenir l'indépendance des Empires de Chine et de Corée », l'Angleterre et le Japon s'engagent à marcher d'accord, soit que la paix générale subsiste, soit que la guerre survienne, pendant cinq années. Si la guerre éclate entre l'un des contractants et *une* autre puissance, le second des contractants garde la stricte neutralité; si *deux* ou *plusieurs* puissances se coalisent contre l'un des alliés, l'autre « viendra à son aide, fera la guerre en commun avec lui et ne conclura la paix qu'avec lui, d'un commun accord ». Ce traité fait la joie du peuple britannique. Bénis soient les traités qui viennent à l'heure propice! Celui-ci était nécessaire au repos de bien des gens : la famille Salisbury, reine effective des Trois Royaumes, le ministère et la presse impérialistes, le Parlement et le pays tout entier avaient le plus grand besoin de ce réconfort. Le traité anglo-japonais a pour quelque temps changé bien des choses dans la politique intérieure de l'Angleterre.

A l'intérieur même du ministère, le clan Salisbury, « l'Hôtel Cecil », perdait chaque jour de sa toute-puissance. Ces aristocrates, dédaigneux et dilettantes, avaient contre eux l'opinion. Ils semblaient voués à la déchéance prochaine. M. Chamberlain montait de

jour en jour. Grandi sans cesse de l'adoration nationale et de la haine étrangère, il touchait au Capitole. Le jeudi 13 février, en un banquet « eulogistique » où viendrait communier toute l'Angleterre du commerce et de l'argent, la Cité de Londres allait lui offrir la palme du triomphe sous les espèces — chaque peuple a ses préférences — d'une cassette en or. Enfermée dans cette cassette symbolique, une adresse enthousiaste, magnifiant les services du brasseur d'affaires et de l'homme d'État, proclamait que les Trois Royaumes et l'Empire n'apprécieraient jamais à sa valeur cet homme qui avait fait la guerre sud-africaine, cet homme qui avait conquis l'amour du monde anglo-saxon et l'envie des peuples rivaux, cet homme de travail, cet homme de génie, cet homme, enfin, qui seul....

Le traité anglo-japonais, signé depuis quinze jours déjà, ne fut publié que le mardi 11 février, à la surveille du banquet, afin sans doute que, pendant ces quarante-huit heures, les journaux et les clubs eussent le temps d'admirer cette grande œuvre du clan Salisbury. Le jeudi suivant, M. Chamberlain s'en fut à la Cité : il reçut la cassette; mais il n'était plus le seul génie du Gouvernement.

A l'intérieur du Parlement, même changement à vue : « N'était le traité anglo-japonais, écrit la *Saturday Review*, le ministère tout entier eût passé une mauvaise semaine et perdu bien du terrain. Le scandale des remontes, les déplaisantes révélations sur les fournitures militaires, et l'abandon de Wei-

bai-wei mettaient le gouvernement en mauvaise passe. Mais ce ministère est le plus chançard des temps modernes. Son traité anglo-japonais a tout fait oublier. » Ce ministère unioniste ruinait chaque jour son crédit : sa majorité dans le Parlement chancelait; ses adversaires reprenaient espoir. Indice non trompeur : sentant venir la curée, lord Rosebery se retrouvait des convictions et un appétit de libéral. Il négociait sa rentrée dans le parti libéral, dont il prévoyait le retour aux affaires. Le lendemain du traité anglo-japonais, lord Rosebery « passa l'éponge » sur toute cette négociation.

Enfin, dans le pays entier, l'opinion commençait à se déprendre de sa belle fureur guerrière. Après deux ans et demi de fièvre impérialiste, chacun faisait ses comptes et l'addition chez quelques-uns abattait l'enthousiasme. Ce ne sont pas les frais de la guerre elle-même qui découragent le public; on ne peut évaluer encore ces frais et, payés par tous, ils semblent moins lourds à chacun. Mais aux 5 ou 6 milliards engouffrés par les dépenses publiques, il faut ajouter encore les pertes privées du commerce et de l'industrie, pour qui ces trois années de guerre ont été désastreuses. Grâce à l'Exposition de Paris et aux fournitures militaires, l'année 1899-1900 avait amené une résurrection brusque des affaires; mais cette reprise fut sans durée. A dresser les comptes exacts, d'ailleurs, on s'aperçut bientôt que la main-d'œuvre renchérie et diminuée, le prix des charbons, des matières premières et des frets augmenté avaient

supprimé bien des bénéfices. En 1901, la crise succéda à cette feinte prospérité et, pour ne prendre que les chiffres bruts des transactions, cette année 1901 s'est soldée par une diminution de 10 ou 11 millions de livres sterling sur les exportations de produits anglais, soit 250 ou 275 millions de francs [1]. La concurrence américaine, l'invasion ou la menace des *trusts* du Tabac et de l'Océan venaient commenter avec éloquence ces chiffres décourageants. Le souci de l'avenir et le désir de la paix commençaient à poindre. Un parti de la paix se reformait lentement autour de la pacifique Manchester. Si Birmingham et le fer restaient fidèles à leur rêve africain et continuaient d'escompter la grande poussée du Cap au Caire, Manchester et le coton retournaient la tête vers la Chine et vers l'Extrême-Orient.

*
* *

Dès l'année 1887, Manchester, fidèle aux principes du radicalisme pacifique et du libre-échange, avait formulé son programme de politique étrangère.

1. *Statistical Abstracts.* Exportation de produits anglais (millions de livres sterling) :

1896	1897	1898	1899	1900	1901
240	234	233	261	291	280

Pour comprendre l'augmentation toute fictive de 1898 à 1899, il faut (outre les exportations purement militaires, résultat de la guerre) noter qu'avant 1899, les statistiques ne relevaient pas la valeur des vaisseaux exportés et de leur machinerie. Depuis 1899, cette valeur figure dans la colonne des exportations.

C'était devant la grande *Commission sur la Baisse du Commerce* anglais. Consultées par le gouvernement, les industries anglaises répétaient l'une après l'autre : « Il est indiscutable que depuis quinze ans nos affaires périclitent et nos bénéfices diminuent ». — « Quel remède entrevoyez-vous? » demandaient les enquêteurs. Deux réponses groupèrent en deux partis opposés les industriels et commerçants des Trois Royaumes.

Groupés autour de Birmingham et de Sheffield, les gens du fer et des métaux répondirent : « Il faut, de gré ou de force, nous tailler dans le monde une chasse réservée, où nos seuls rabatteurs pourront accaparer les affaires : faites-nous un Empire; entourez-le de barrières protectrices, et que sur les terres britanniques les seuls produits britanniques puissent librement circuler! » De là sortit l'impérialisme utilitaire de J. Chamberlain, avec ses désirs de fédération panbritannique et de conquête pananfricaine.

Groupés autour de Manchester, les gens du coton et du charbon protestèrent vivement : « Ce n'est pas une chasse enclose qu'il nous faut, mais le monde ouvert. Pas de barrières dressées; mais des portes nouvelles! Pas de violences guerrières; mais des réformes pacifiques! A la frontière de nos possessions asiatiques, un gigantesque Empire, peuplé de centaines de millions d'hommes, est encore fermé à notre pénétration. Ouvrez-nous la Chine, dont les portes maritimes nous sont à peine entre-bâillées. Ouvrez-la matériellement par un grand chemin de fer qui, de

Calcutta vers Pékin, la traversera toute. Ouvrez-la moralement et politiquement, en suscitant ou en soutenant parmi les jeunes mandarins et lettrés un parti réformiste qui délivrera ce peuple innombrable de ses entraves traditionnelles, qui infusera force et jeunesse à ces humanités séniles et qui nous rendra possible et profitable l'exploitation commerciale de cette immense Terre Jaune : refaites en Chine ce que vous avez fait au Japon; mais, au lieu de quarante-trois millions de Japonais, ce seront quatre ou cinq cents millions de Chinois qui entreront dans notre clientèle ».

A l'appui de sa théorie, Manchester invoquait des chiffres. La Chine, à peine entre-bâillée, était devenue l'une des riches provinces du commerce anglais :

	1860	1865	1870	
Importations de Chine en Angleterre.....	225	286	300	millions de fr.
Exportations d'Angleterre en Chine.....	73	132	248	—

Ce commerce était tout au profit de l'Angleterre, qui gagnait autant et plus sur ses importations chinoises que sur ses propres exportations anglaises. Car le thé et la soie, qui formaient les trois quarts de ces importations chinoises, avaient fait de l'Angleterre le marché de ces denrées pour l'Europe presque entière : entre « Jean le Chinois » et le consommateur européen, l'intermédiaire anglais prélevait longtemps un joli bénéfice. Les exportations anglaises vers la Chine, d'autre part, étaient presque uniquement de

produits anglais : c'était en cotonnades surtout et en fils que l'Angleterre payait Jean le Chinois. La Chine était ainsi devenue l'un des meilleurs clients de Manchester : de 1860 à 1870, ses achats avaient triplé; ils atteignirent leur maximum en 1872 (250 millions de francs, en chiffres ronds, dont 175 millions de fils et cotonnades).

Mais l'ouverture du canal de Suez bouleversa ce trafic. Auparavant, le long tour du cap de Bonne-Espérance amenait presque toutes les marchandises chinoises sur les navires et dans les docks de l'entrepôt anglais et c'était le commissionnaire de Liverpool ou de Londres qui les distribuait au monde. Le chemin raccourci de Suez fit débarquer à Odessa, Gênes et Marseille les thés et soies à destination de Moscou, Milan et Lyon. Les flottes et ports anglais perdirent leur monopole; du même coup, les exportations anglaises vers la Chine diminuèrent : elles tombent à 175 millions de francs en 1878[1]. Mais, énergiquement, les cotonniers se mettent à l'étude, « poussent » leurs marchandises et regagnent le terrain perdu. L'année 1881 fut la plus belle que les exportations anglaises vers la Chine aient jamais connue : leur chiffre, en cette année 1881, dépassa 252 millions de francs.

Les fils et cotonnades, il est vrai, ne figurent plus

1. Dans l'enquête récente sur les nécessités du port de Londres, *Blue Book*, Cd. 1151, un témoin, M. D. Owen, donne une curieuse statistique et explication de ce déclin du commerce anglais, p. 22.

en ce total que pour 150 millions de francs. Manchester a rencontré de redoutables concurrents dans les filatures et tissages que viennent d'ouvrir les villes de l'Inde et surtout les ports du Japon ou de la Chine elle-même, Shanghaï en particulier : « Mais cette concurrence, dit Manchester aux enquêteurs de 1887, n'est pas pour nous inquiéter. Dans la Chine ouverte et réformée, il y aura place pour tout le monde : le Japon, malgré l'essor de son industrie, reste toujours notre client. Ces quatre ou cinq cents millions de Chinois sont, avant tout, des agriculteurs : ils consommeront assez de cotonnades pour entretenir nos usines et toutes celles de nos rivaux. Ouvrez seulement la Chine, et, pour le reste, laissez-nous faire. Mais, si réellement vous voulez nous aider à soutenir notre commerce, c'est vers la Chine qu'il faut orienter vos efforts ».

En 1887, cette politique pacifique et chinoise de Manchester dut céder le pas à la politique impérialiste et africaine de Birmingham. En Chine, l'Angleterre du fer et des métaux n'avait qu'une clientèle insignifiante; Birmingham calculait que l'ouverture de la Chine ne ferait que diminuer encore cette clientèle en livrant à l'exploitation européenne les énormes richesses houillères et métallifères de ce pays. D'ailleurs les quincaillers de Birmingham et les couteliers de Sheffield ne se sentaient pas de force à lutter contre l'ingéniosité et la sobriété de Jean le Chinois. Les nègres d'Afrique, au contraire, étaient une proie à leur convenance. Les chemins de fer d'Afrique, le

grand Transafricain et les douze ou quinze mille kilomètres de voies ferrées, qui réuniraient le Cap au Caire, ouvriraient pendant des années un débouché commode et profitable à leurs rails, plaques, rivets, machines, locomotives, wagons, poutres, serrures, etc., etc.

Et cet empire africain serait le premier enclos de chasse réservée, auquel viendraient bientôt s'adjoindre toutes les terres anglo-saxonnes. L'Afrique conquise amènerait la fédération impériale : les colonies et possessions britanniques passeraient sous l'exploitation de la mère patrie. Dans cette Plus Grande Bretagne, enclose de tarifs protecteurs et réservée aux seuls *Britons*, le commerce de Birmingham n'aurait plus de concurrent.... Manchester essaya vainement de lutter contre ce programme. L'habileté de J. Chamberlain fit triompher l'impérialisme aux élections de 1887 et surtout aux élections de 1895.

Alors tournée vers l'Afrique et vers la guerre, l'Angleterre négligea l'ouverture et la réforme de la Chine. La doctrine impérialiste, passant dans les faits commerciaux, eut pour premier effet de ruiner le commerce anglo-chinois. La Chine payait en thé les fournitures anglaises : « Quelle honte! s'écrient les impérialistes. Nous dépendons de l'étranger pour notre breuvage national, alors que nos propres colonies, l'Inde et Ceylan, plantées de thé, pourraient nous affranchir! Il ne faut plus dans la théière nationale que du thé britannique ». On plante donc l'Inde

et Ceylan. L'importation du thé chinois[1], qui était de 165 millions de livres (en poids) en 1880, tombe à 69 millions en 1891, à 21 millions en 1901. L'Inde et Ceylan profitent de cette chute : de 25 millions de livres en 1875, leurs exportations de thé passent à 72 millions en 1885, à 151 millions en 1891, à 272 millions en 1900.

Mais alors Jean le Chinois n'a plus de quoi payer les cotonnades anglaises, car il ne peut payer qu'en thé, en soie ou en sapèques. Or la sapèque d'argent n'a pas cours sur le marché anglais qui ne veut que de l'or; la soie brute n'a qu'une modeste clientèle en Angleterre, et voici que, de jour en jour, le thé chinois est remplacé par le thé colonial. Résultat : l'exportation des cotonnades anglaises en Chine diminue continuellement; de 150 millions de francs en 1881, elle tombe à 145 environ en 1891, à 135 en 1896, à 125 en 1900. Avec des soubresauts (à peine 106 millions en 1897), la décadence s'accélère durant les cinq années dernières. Jean le Chinois a trouvé des fournisseurs qui lui prennent son thé en échange de leurs tissus et manufactures. Le Japon et l'Amérique acquièrent en Chine une clientèle toujours grandissante. La Russie devient pour le thé chinois l'acheteur le plus important.

Aussi le commerce et l'influence russes font en Chine des progrès incessants. Il est difficile de jauger

1. Sur tout ceci, voir le *Moniteur Officiel du Commerce* du 15 février 1902.

et d'estimer la grandeur des échanges qui, chaque année, par voie de terre et de mer, augmentent entre la Chine et la Russie bordière : toutes les routes frontières amènent aux marchés russes le thé en briques ou en feuilles, dont la valeur totale doit se chiffrer en dizaines et centaines de millions, et, par mer, des chargements considérables arrivent à Odessa[1]. A défaut de renseignements chiffrés, de jour en jour, mille indices montrent la mainmise du Russe sur le commerce de la Chine septentrionale. Dans la vallée même du Yang-tze, une riche colonie de marchands et de commissionnaires russes a remplacé les intermédiaires anglais qui, jadis, faisaient tous les achats de la Russie à Han-Kou, le grand marché du thé. Et ce que Manchester rêvait jadis, la pénétration de la Chine par les chemins de fer, et le dressage des humanités chinoises par la politique, ce sont aujourd'hui les Russes qui l'accomplissent, mais à leur guise et à leur bénéfice, non plus au gré et au profit de l'Angleterre.

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2731. « In former years, the Russians bought their supplies of tea on the London market. Subsequently, they employed British buyers to fulfil their orders in Hankow and ship by direct steamers to Odessa or overland, — the Russian Volunteer Fleet sending six or seven large steamers to Hankow for this purpose every year. Now a further change has taken place and Russian houses in Hankow receive orders, which until recently were placed in British hands, thus further weakening the British hold on the China tea-trade. »

*
* *

Depuis deux siècles, la Russie épiait et tâtait la Chine. Dès la fin du XVIIe siècle, la poussée des Cosaques à travers la plaine sibérienne atteignait déjà le haut Amour. La Chine encore pleine de force repoussa le premier assaut : maîtresse des deux rives du fleuve, elle rejeta le Cosaque vers le nord pendant cent cinquante ans. Ce fut seulement après un siècle et demi, en 1847-1854, que le fameux Mouravief étendit la domination russe aux bouches du fleuve et fonda, sur la mer d'Okhotsk, Nicolaievsk, capitale de la future province côtière. Puis, travaillée de révoltes et chancelante de sénilité, la Chine se laissa amputer de sa province de l'Amour et abandonna aux Russes toute la rive gauche du fleuve (1858). En 1860, nouvelle amputation : profitant de la révolte des Taïpings et de l'invasion anglo-française sous Pékin, la Russie se fait concéder la rive droite du fleuve inférieur avec une moitié de la Mandchourie : elle englobe dans sa province côtière toute la façade maritime jusqu'à cette rade de la mer Japonaise, où se bâtit Vladivostok.

Alors, ayant encerclé la Chine vers l'est et vers le nord, ayant exigé en outre l'ouverture à son trafic des portes terrestres et ayant fondé sur cette frontière russo-chinoise le grand bazar double Kiakhta-Maïmatchin, dont le rôle mal connu fut pourtant capital, la Russie sembla pendant trente ans laisser

reposer le malade et mûrir la gangrène. Silencieusement, elle reportait à l'ouest, vers une autre façade, ses travaux d'approche : par le Transcaspien et par la soumission des Khanats, elle poussait les avant-postes de son Turkestan russe jusqu'aux portes occidentales du Turkestan chinois, dont elle occupa même, pendant quelques années, l'entrée dzoungarienne. En 1890, son travail de cheminement extérieur était terminé : de Kokan à Vladivostok, du Fergana à la Mandchourie, la ligne ininterrompue des postes sibériens bordait à l'ouest et au nord toute la façade continentale de l'Empire chinois. La Russie entreprenait alors de réunir ces postes entre eux et à la métropole par le gigantesque Transsibérien : de Moscou à Vladivostok, avec les embranchements prévus vers le Transcaspien et vers les Khanats, la ligne ferrée devait frôler la frontière chinoise et présenter à toutes les ouvertures de cette frontière ses amorces d'embranchements offensifs et ses menaces de brusque pénétration (1891).

Entre le front d'opérations russes, qui s'étirait ainsi derrière la frontière sibérienne, et la Chine véritable, qui s'abritait derrière ses remparts de plateaux et sa Grande Muraille, il n'y avait pas contact encore. C'est qu'une large zone militaire sépare la forteresse chinoise des approches ennemies. Sur mille ou quinze cents kilomètres de large entre la frontière sibérienne et la Grande Muraille, sur sept ou huit mille kilomètres de long entre les frontières de Corée et les marches de Dzoungarie ou du Fergana, cette

zone est formée par les provinces tributaires, mais non intégrantes, de l'Empire chinois. A l'est, au bord du Pacifique, les vallées fluviales de la Mandchourie; au centre, les déserts de Mongolie; à l'ouest, les dépressions closes du Turkestan chinois et les plateaux du Tibet composent cette bande intermédiaire qui, dépendant nominalement de la Chine et faisant partie de l'Empire chinois, n'a jamais été cependant une terre chinoise, car les *Dix-huit* provinces des Fils de Han ne commencent qu'au delà, derrière la Grande Muraille, au pied des plateaux, dans les vallées inférieures et les deltas des grands fleuves.

L'arme au pied, face à cette zone, le Russe comptait attendre l'achèvement de son Transsibérien, dont l'avancée rapide augurait dix années de travail à peine (1891-1901). La voie terminée, à la première occasion favorable, on entamerait la zone militaire en suivant les lignes de moindre résistance. Envoyés en avant, de l'autre côté de la frontière sibérienne, les explorateurs et cartographes russes étudiaient soigneusement ces provinces tributaires de l'Empire chinois. Ils y nouaient des intrigues religieuses et politiques. Ils jalonnaient de leurs affidés les trois ou quatre descentes possibles : la route mandchourienne qui, partie de l'Amour, irait à la mer Jaune et au golfe de Pe-tchili; la route mongole qui, du lac Baïkal, irait vers le haut Peiho, d'Irkoutsk à Pékin; la double route de Dzoungarie et du Turkestan, qui par Kouldja ou Kachgar irait au fleuve Jaune; enfin la route tibétaine vers le haut fleuve Bleu ou — qui

sait? — vers les fleuves siamois et birmans. Car, avec ses vues lointaines et ses conceptions énormes, la politique russe envisage, cinquante ans, cent ans, parfois deux cents ans à l'avance, toutes les possibilités et toutes les ambitions. De l'Inde anglaise au Kamtchatka, et même du golfe Persique au détroit de Behring, il semble parfois que toute la côte de l'Asie sur l'océan Indien et sur le Pacifique lui apparaisse comme la façade maritime de son hinterland sibérien; quand on considère quel chemin, depuis quelques années, la diplomatie russe a fait à la cour de Bangkok, on peut se demander si le golfe du Siam, comme le golfe du Pe-tchili, ne lui semble pas un morceau de sa future « mer libre ».

Ingénieurs et soldats derrière la frontière sibérienne, diplomates et capitalistes [1] à l'intérieur de la forteresse chinoise, le personnel russe travaillait en silence, escomptant le prochain achèvement du Transsibérien. Tout se préparait pour que, sitôt la grande ligne terminée, quelque embranchement s'en détachât sur l'une des routes mandchourienne, mongole, dzoungare ou turque : Kachgar, Kouldja, Kiakhta ou Blagoviestchenk serait le point de départ; mais, entre ces bases d'opérations, on laissait au temps, au hasard des complications, aux nécessités du moment la désignation du choix futur.

1. Je reviendrai quelque jour sur ce rôle des capitalistes et des banques russes en Chine et en Perse : la banque d'abord, le chemin de fer ensuite, l'armée enfin sont les trois instruments successifs de l'action russe.

Il semble pourtant que parmi les trois grandes routes dzoungaro-turque, mongole et mandchourienne, qui sont géographiquement les plus commodes, le choix des Russes ne pouvait pas hésiter. Les défilés peu abordables du Turkestan et les vallées surpeuplées de la Mandchourie apparaissaient aux géographes russes de traversée plus difficile : le voisinage de la Corée et les inquiétudes japonaises d'une part, le voisinage de l'Inde et les inquiétudes anglaises d'autre part, rendaient plus difficile encore pour la politique russe l'ouverture de ces deux voies mandchourienne et dzoungaro-turque. C'est à travers les sables et les oasis du désert de Mongolie que la Sibérie communique le plus facilement avec la Chine véritable. Une route directe de caravanes unissait déjà la capitale sibérienne Irkoutsk à la capitale chinoise Pékin; depuis 1881, la Russie avait le libre usage et le contrôle de cette route à demi carrossable; de la porte sibérienne, Kiakhta, à la porte chinoise, Kalgan, les plaines ou plateaux de la Mongolie, sur mille kilomètres environ, offraient aux rails un terrain presque nivelé. C'était par là, semblait-il, que la poussée russe sur Pékin devait se produire.... Mais en 1895 la guerre sino-japonaise imposa aux Russes le choix d'une autre descente.

Vainqueurs des Chinois, les Japonais, au traité de Simonoseki (avril 1895), se font céder une partie de la Mandchourie : la Russie intervient aussitôt. Avec l'appui de son alliée, la France, et de son amie, l'Allemagne, elle force les Japonais à rendre leurs con-

quêtes continentales et à se contenter de l'île de Formose.

Alors la Chine reconnaissante autorise un chemin de fer russe à traverser la Mandchourie chinoise (1896). Cette ligne transmandchourienne n'est, dit-on alors, qu'une dépendance chinoise et un raccourci du Transsibérien : entre Irkoutsk et Vladivostok, la frontière sibérienne, que devrait suivre le Transsibérien, fait un triple coude à angles droits pour contourner la Mandchourie chinoise; le Transmandchourien évitant au Transsibérien ce coude énorme, reliera directement la capitale de la Sibérie, Irkoutsk, à son grand port sur le Pacifique, Vladivostok.

En théorie, donc, le Transmandchourien est une voie, non de pénétration russe vers la Chine, mais de simple transit chinois entre les deux provinces sibériennes du centre et de la côte. La zone militaire, qui sépare la Grande-Muraille chinoise du Transsibérien russe, n'en est pas supprimée; mais son épaisseur en est grandement diminuée, car la ligne d'investissement russe est rapprochée de quelque cinq cents kilomètres. Il est dès lors évident que c'est en ce pli de moindre épaisseur que viendra s'exercer la poussée russe : c'est la voie mandchourienne que tôt ou tard la Russie empruntera pour la pénétration de ses chemins de fer. Mais, pendant quelques années, la Russie ne paraît nullement impatiente d'accaparer cette route vers la Chine : c'est que l'Angleterre ne s'est pas encore enfoncée dans l'affaire africaine. La Russie revient donc à son patient travail du Transsibérien :

la seule intervention d'un larron nouveau la force à brusquer le dénouement.

L'Allemagne, depuis longtemps, faisait étudier la Chine par ses géographes, et le commerce allemand se taillait de jour en jour une plus large part sur les marchés chinois. L'Allemagne, en 1895, avait aidé la Russie à écarter les annexions japonaises. Elle espérait, elle exigeait le paiement de ce petit service. Elle avait jeté son dévolu sur une province chinoise, sur cette longue et large île montagneuse que, tout près de Pékin, entre le golfe du Pe-tchili et la mer Jaune, les alluvions du fleuve Jaune ont soudée à la plaine des fleuves et dont elles ont fait la vaste péninsule du Chan-Toung. Dressée entre les eaux boueuses de la mer Jaune et les boues liquides de la Terre jaune, cette haute province des « Monts-Orientaux » (tel est le sens du nom *Chan-Toung*) est grande comme un quart de la France, qu'elle égale en population. Ses richesses houillères et minérales sont admirables. Son peuple travailleur; ses villes innombrables; ses montagnes saines à l'Européen; les ports et baies de ses rivages; sa situation insulaire au-devant de Pékin, entre la Chine, la Corée et le Japon : tous ces avantages réunis en peuvent faire une riche colonie, non de peuplement, mais de commerce, et, dans cette mer Jaune, sa rade de Kiao-Tchéou offre seule toutes les commodités nécessaires à une grande station militaire ou à un grand entrepôt pacifique.

L'Allemagne profita du meurtre de deux missionnaires allemands pour se faire céder à bail cette rade

de Kiao-Tchéou (décembre 1897). La Chine renonçait pour 99 ans à ses droits de propriétaire sur la baie et reconnaissait à l'Allemagne un droit d'influence sur les régions avoisinantes. Aussitôt, la Russie revendique la presqu'île du Liao-Toung, qui, de la côte mandchourienne, fait face au Chan-Toung et enclot au nord-est le golfe du Pe-tchili : par un bail analogue à celui des Allemands, la Russie se fait concéder les deux ports de Talien-Wan et de Port-Arthur, avec le droit de réunir ces ports à son Transmandchourien par une voie ferrée. L'offensive russe se prononce : descendant du nord au sud et traversant enfin la zone militaire, ce chemin de fer de Port-Arthur est vraiment une route de pénétration, qui mettra désormais les troupes russes aux portes mêmes de Pékin (mars 1898).

L'Angleterre sentit la grandeur de ce pas : mais que faire? Contre la Russie et l'Allemagne coalisées, elle était impuissante et déjà l'affaire africaine commençait à l'immobiliser : les Français de Marchand atteignaient le Bahr-el-Ghazal. Il fallait choisir entre la Chine et l'Afrique. Ce drapeau français, qui d'étape en étape se rapprochait du Nil, empêchait John Bull de dormir et de raisonner. Tourné vers l'Afrique, il voulut seulement sauver sa part de dépouilles chinoises. Sur la rive septentrionale du Chan-Toung allemand, en face du Liao-Toung russe, entre les Russes de Port-Arthur et les Allemands de Kiao-Tchéou, pour surveiller les uns et les autres, l'Angleterre se fit concéder le port chinois de Wei-hai-wei

aux mêmes conditions de bail et de durée : elle faisait en outre élargir ses possessions d'Hong-Kong et elle formulait ses prétentions d'influence sur le bassin du fleuve Bleu.

C'était une complète révolution dans sa politique chinoise. L'intégrité de la Chine et la « porte ouverte » en avaient été jusqu'alors les principes directeurs. Désormais le cabinet de Londres semblait admettre un partage, sinon de territoires, du moins de contrôle, un lotissement, sinon matériel, du moins moral et déjà effectif. La Chine allait devenir une unité purement nominale, divisée en « zones d'influences ». Vers le nord, les Russes en Mandchourie et les Allemands au Chan-Toung; vers le sud, les Japonais dans le Fo-Kien et les Français dans le Yunnan et les deux Kouangs; au centre, les Anglais sur le fleuve Bleu : les étrangers se concédaient les uns aux autres le droit de régir indirectement, il est vrai, mais au gré de leurs intérêts, ces différentes zones qui, peut-être, par la volonté de chacun d'eux, allaient subir chacune un régime économique différent. L'Angleterre sur le fleuve Bleu maintiendrait la porte ouverte; mais les autres puissances.... Au régime de toute la Chine ouverte, elles allaient à brève échéance peut-être substituer les zones fermées.

*
* *

Dès avril 1898, Manchester protesta de toutes ses forces contre cet abandon de la politique constante

qui, depuis cinquante ans, avait fait en Chine la fortune du coton britannique. Sa Chambre de Commerce adressa des remontrances à lord Salisbury sur un ton assez vif, car elle a conscience de sa force : « De toutes les Chambres du royaume, il n'en est aucune qui nous puisse être comparée. Nous représentons non seulement la ville de Manchester, mais encore le district industriel dont la Bourse de Manchester est le centre, c'est-à-dire sept ou huit millions de travailleurs.... Nous insistons énergiquement pour le maintien des droits que nous ont acquis dans toute la Chine les anciens traités. Il faut, sans délai, chercher, parmi les grandes nations qui commercent en Chine, celles qui pourront se joindre à nous pour maintenir la politique de la porte ouverte [1] ». Mais la protestation de Manchester se perdit dans les hurlements de Fachoda.

Quand on sortit de la crise de Fachoda (juillet-novembre 1899), Manchester revint à ses protestations. L'assemblée générale de sa Chambre de Commerce, en février 1899, réclamait encore la « porte ouverte ». Mais dès lors l'affaire sud-africaine était décidée, engagée peut-être. Le syndicat de politiciens et de capitalistes, qui voulait les mines d'or et l'annexion du Transvaal, était bien résolu à la guerre. Ils comptaient la déclarer au cours de cette année 1899, dès que le printemps sud-africain, c'est-à-dire notre automne, rendrait faciles les opérations. Ils comp-

1. Cf. Manchester Chamber of Commerce, *Monthly Record*, fév. 1899.

taient aussi la terminer avant Noël. Il fallait donc huit ou neuf mois encore, une année au plus, avant que le *Foreign Office* pût s'appliquer sérieusement à l'affaire chinoise et contenter les désirs de Manchester : « Laissez-nous, dirent ces gens remplis de confiance, boucler l'affaire du Transvaal; donnez-nous seulement jusqu'à Noël : l'an prochain nous serons tout à la Chine. En attendant, voici un bon traité qui calmera vos inquiétudes. » Et l'on signe avec la Russie l'accord du 16 avril 1899.

Le bon billet que Manchester avait là! La Russie s'engageait à ne réclamer, pour son compte ou pour ses sujets, aucune concession de chemins de fer dans le bassin du fleuve Bleu; l'Angleterre prenait le même engagement pour les provinces de l'Empire chinois au nord de la Grande Muraille. C'était, en ce qui concerne les voies ferrées, la consécration officielle des « zones d'influence ». Mais l'Angleterre espérait, et le *Foreign Office* disait à Manchester, que ce partage des voies ferrées n'entraînerait nullement le partage de l'exploitation commerciale. Tout au contraire : satisfaite des voies ferrées, qu'elle construirait ou surveillerait dans les provinces vassales, au nord de la Grande Muraille (où les intérêts britanniques sont presque nuls), la Russie ne chercherait plus à entraver le commerce britannique au sud de cette Muraille, dans les Dix-Huit provinces de la Chine propre, où règne la cotonnade de Manchester : toutes les portes resteraient ouvertes en cette Chine, pendant la courte année du moins que les impéria-

listes demandaient pour brusquer leur marche sur Prétoria; une fois les mines d'or conquises, on aviserait à tirer Jean le Chinois des griffes russes, s'il en était besoin : « Les deux parties contractantes n'ont aucun désir de porter atteinte aux droits souverains de la Chine ni aux traités existants », disait le troisième article de cet accord anglo-russe. Le « maintien des droits acquis par les anciens traités », c'était ce que réclamait Manchester; le respect des traités existants, c'était ce que le ministère anglais se flattait d'avoir obtenu de la Russie. Confiants en cette promesse ou feignant de l'être, les impérialistes anglais se jettent dans l'affaire sud-africaine (septembre 1899).

Dès les premiers revers anglais au Natal, la Russie montra par des actes significatifs comment elle interprétait ce fameux accord. Elle y resta fidèle, sans doute, mais en appliquant à la Chine seule, aux seules Dix-Huit provinces, la lettre et l'esprit de ce traité : au sud de la Grande Muraille, elle ne réclama ni n'usurpa rien. Au nord, elle ne prit aussi que tout ce que pouvaient lui concéder les traités existants, mais en forçant un peu les termes. Elle n'occupa en Mandchourie que : 1° les chantiers de ses futurs chemins de fer, sur les deux tracés du Transmandchourien et de l'embranchement vers Port-Arthur; 2° les territoires de la presqu'île du Liao-Toung, que la Chine lui avait concédés à bail autour de Port-Arthur et de Talien-wan. Mais elle les occupa militairement et civilement, à titre, semble-t-il, définitif.

Un oukase organisa en ce territoire mandchourien une véritable province russe, avec les cadres d'un gouvernement qui plus tard pourrait contenir toute la Mandchourie. Un gouverneur général y réunit les pouvoirs civils et militaires. Le centre de l'administration russe sur le Pacifique fut transféré de Vladivostok à Port-Arthur, comme jadis il avait été transporté déjà de Nikolaievsk à Vladivostock : c'était comme une nouvelle étape vers les grands ports chinois. En même temps, Port-Arthur était fermé au commerce étranger. La Russie promettait d'ouvrir à brève échéance un autre port franc dans la rade voisine de Dalny. Mais ce futur port était tout entier à créer. En attendant, la Mandchourie privée de communications maritimes se fermait pratiquement aux arrivages anglais.

On imagine sans peine les récriminations et les malédictions des cotonniers. La Chambre de Manchester essaie de réunir autour de sa protestation toute les Chambres de Commerce du royaume. Déjà, au congrès annuel de ces Chambres, tenu à Londres en mars 1899, Manchester avait obtenu le vote d'une adresse collective pour réclamer au *Foreign Office* le maintien de la porte ouverte dans toute l'étendue de l'Empire chinois. Au début de 1900, Manchester insiste à nouveau. Mais les revers inattendus et terribles de la guerre sud-africaine accaparent seuls l'attention publique et les soins du Gouvernement. Et soudain éclate en Chine cette mystérieuse révolte des Boxeurs (janvier 1900), qui

forcera les puissances européennes à grouper leur action commune pour la délivrance des légations.

La Russie et l'Angleterre, unies aux autres puissances, marchent donc sur Pékin. Outre cette guerre chinoise, la Russie a une campagne mandchourienne à soutenir. Car les troubles se sont étendus sur la Mandchourie, jusqu'à l'Amour. Les biens et propriétés de la Russie en cette province chinoise, ses chantiers de chemins de fer, ses dépôts de matériels et de machines, ses équipes d'ingénieurs et ses campements d'ouvriers ont été attaqués et saccagés par des hordes de sauvages qu'excitaient et soutenaient les fonctionnaires chinois. La frontière sibérienne a même été menacée, et le grand entrepôt russe sur l'Amour moyen, Blagoviestchenk, a failli être mis au pillage. La Russie, surprise par ce mouvement, qu'elle ne prévoyait point aussi étendu, a dû mobiliser trois corps d'armée et envahir la Mandchourie.

Donc, pendant qu'unis aux puissances les Russes marchent sur Pékin, ils entrent aussi en Mandchourie et font la conquête ou la soumission de cette province chinoise. Par quels moyens, au juste, sont-ils parvenus à s'y établir? Cette campagne semble avoir été menée avec une sauvage dureté : noués queue à queue, des milliers de Chinois ont été systématiquement noyés par grappes dans l'Amour.... La Russie en fin de compte a envahi la Mandchourie tout entière, qui, depuis l'été de 1900, est au pouvoir de ses troupes.

Pékin occupée et les légations secourues, l'Europe

fit sa paix avec la Chine, et la Russie prit part à cette paix générale. Mais elle réservait pour un traité particulier son affaire mandchoue. En Mandchourie, disait-elle, la guerre a été, non pas entre Chinois et Européens, mais seulement entre Russes et Chinois : le traité ne peut donc se négocier qu'entre Chine et Russie. Seuls propriétaires, avant les troubles, de voies ferrées et de concessions en Mandchourie, et seuls occupants de la Mandchourie après la guerre, c'est en tête à tête, seuls à seuls avec la Chine, que les Russes veulent discuter sous quelles conditions ils évacueront cette province.

Ils l'évacueront. Ils proclament leur intention, ils donnent leur parole de l'évacuer. Mais quand et comment? c'est ce qu'ils se réservent de dire à la Chine dans le tête-à-tête qui convient aux entretiens intimes. Ils laissent pourtant percer en public quelques-unes de leurs exigences. Ils rétabliront en Mandchourie les fonctionnaires chinois; mais ils auront des contrôleurs russes auprès de chacun d'eux. Ils rouvriront la Mandchourie au commerce général; mais ils auront le monopole des mines, des transports, des fournitures officielles, etc., etc. Bref la Mandchourie redeviendra une province chinoise à peu près comme la Bosnie, la Roumélie orientale ou l'Égypte sont aujourd'hui des provinces turques.

Ah! si l'Angleterre n'avait pas sur les bras ce maudit Transvaal! Mais le coup, porté à l'amour-propre anglais par les défaites et par l'indéfinie prolongation de la guerre africaine, est si profond, si

blessant, que le cabinet et le Parlement de Londres restent silencieux sur cette affaire chinoise : nul n'oserait encore tenir le langage nécessaire devant la nation exaspérée. Faire la paix en Afrique et courir au sauvetage de la Chine serait le devoir des gouvernants. Mais, à Manchester qui réclame toujours et qui montre le péril instant, les ministres répondent de nouveau : « Donnez-nous quelques mois encore pour terminer la guerre. Après Noël, nous serons tout entiers à votre affaire chinoise. En attendant, voici un bien meilleur billet. » Et l'on signe avec l'Allemagne l'accord du 16 octobre 1900.

« Désireux de maintenir leurs intérêts en Chine et leurs droits sous le régime des traités existants », les gouvernements anglais et allemands déclarent que tous les ports maritimes et fluviaux de la Chine doivent rester ouverts au trafic de toutes les nations; ils s'engagent à diriger leurs efforts vers le maintien de l'intégrité territoriale de la Chine; ils se promettent une entente à discuter, pour le cas où quelque puissance voudrait porter atteinte à cette intégrité.... Dès la publication de cet accord, il ne manqua pas en Angleterre de gens prévoyants pour déclarer que ce n'était qu'un papier plaisant, — une triste farce, dirent quelques autres [1], — qui ne changerait rien aux affaires.

Les augures se trompaient. Cet accord amena un grand changement dans la situation des Allemands

1. *Review of Reviews*, octobre 1900, p. 428.

en Chine. A leur aise, les Allemands purent s'installer dans leur Chan-Toung, l'explorer et s'en réserver les bons morceaux. L'Angleterre, maîtresse de Wei-hai-wei, aurait pu dans la zone voisine se livrer aux mêmes empiétements et gêner beaucoup cette exploration des Allemands. Mais les Anglais furent des alliés pleins de délicatesse : leur bienveillante complaisance s'appliqua tout au contraire à faciliter la tâche allemande. Puis les Allemands demandèrent un coin d'installation à Shanghaï, auprès de leurs bons amis : ils l'obtinrent, l'élargirent et le meublèrent si bien que Shanghaï, port anglais, pourrait avant peu devenir un grand *emporium* allemand. Puis, leurs bons amis n'étant occupés sur mer qu'aux transports vers l'Afrique, les Allemands s'immiscèrent dans les transports maritimes et fluviaux de la Chine. Leur compagnie *Hamburg-Amerika* installa partout ses lignes de paquebots qu'elle relia entre elles par des caboteurs de moindre tonnage. Elle acheta les flottes de deux compagnies anglaises qui détenaient le service des fleuves. Sur l'eau, les Allemands ont ainsi enlevé à leurs amis une province commerciale [1].

1. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2731 : « The German companies on the China line are gradually obtaining the lion's share of the rapidly increasing passenger traffic. One of the most interesting features of the year 1900 is the rapid increase of German steamers in these waters. In 1899, 186 German vessels of 253 437 tons entered the port of Shanghaï; in 1900, the number rose to 310 vessels of 531 079 tons. The two German steamship lines, the North German Lloyd and the Hamburg-Amerika line, have joined together in a determined effort to secure a substantial share of the Far-Eastern carrying trade ».

Et comme l'Angleterre, ayant payé l'assistance allemande, demandait enfin d'en apercevoir quelques effets, comme elle insinuait que le moment était propice pour exiger l'évacuation de la Mandchourie : « La Mandchourie, répondit le chancelier allemand, n'est pas comprise dans notre accord. Nous n'avons parlé que de la Chine, non pas de l'Empire chinois. Au sud de la Grande Muraille, nous sommes avec vous. Mais au nord.... »

L'accord anglo-japonais, que l'Angleterre vient de signer, n'est que le troisième bon billet que les impérialistes offrent à Manchester. Un bon billet, celui-là ! Après l'échec de l'accord russe et de l'accord allemand, voici le papier sauveur !

*
* *

Il était temps, grand temps, que ce papier survînt. Durant toute l'année 1901, les Russes ont pressé la Chine de signer leur traité mandchou. Ils avaient pour eux la force et, tant que vécut Li-Hong-Tchang, ils semblaient avoir aussi la demi-complicité du gouvernement chinois. Néanmoins, sous les menaces anglaises, ce dernier remettait la signature définitive, contestait quelques points de détail, traînait les choses. La Mandchourie restait donc aux mains des Russes, qui en avaient occupé toutes les grandes villes, en abandonnant la campagne au brigandage des troupes chinoises. Des rumeurs se propageaient sur une autre

entreprise de la Russie. A la faveur des troubles, il semble que les troupes russes aient en Mongolie occupé aussi les villes et bazars qui bordent la grande route d'Irkoutsk à Pékin par Kiakhta et Kalgan. On dit que la porte chinoise de cette route mongole, Kalgan, au pied même de la Grande Muraille, a été militairement fortifiée par un détachement de Cosaques et qu'en ce point, au bord méridional de la mer de sables, c'est comme un autre Port-Arthur que les Russes se sont acquis à l'entrée de la Chine propre. Aussi les plaintes de Manchester s'exaspèrent. D'autres industries se joignent à elle. Une *Ligue chinoise* se forme dans toute l'Angleterre « en dehors de tout parti politique, pour grouper ceux qui voient dans la *porte ouverte* en Chine une nécessité vitale du commerce anglais ».

Durant l'année 1901, la diplomatie anglaise multiplie ses démarches à Pékin et dans le monde. Elle cherche partout un associé qui prendra la défense de ses intérêts chinois, pendant qu'on terminera cette interminable aventure africaine. Directement ou indirectement, elle s'adresse à toutes les puissances. Elle parle même à la France de cette « œuvre glorieuse », disait-elle, des missions catholiques en Mandchourie, qui ne sont à l'heure actuelle qu'un monument de la foi et de la charité françaises, mais qui peuvent demain assurer à la France, dans la Mandchourie délivrée, un grand rôle et une grande clientèle : la France abandonnera-t-elle ses catholiques à la griffe orthodoxe? L'Angleterre feint de croire vraiment qu'entre

le service de Dieu et l'amitié du Tsar, la France peut encore hésiter....

En toute cette affaire chinoise, une puissance, les États-Unis, a gardé une singulière attitude de désintéressement et de « mains vides ». Les États-Unis ont pourtant de grands intérêts en Chine, surtout en Mandchourie, où leur commerce grandissant, tissus, pétrole, machines et manufactures, a besoin, lui aussi, de la porte ouverte [1]. L'Angleterre se tourne vers les États-Unis : « Nous sommes cousins, presque frères. J'ai défendu vos intérêts dans votre guerre espagnole. Sans moi, l'Europe vous eût peut-être arraché Cuba.... Et voici une nouvelle preuve de mes sentiments : le traité Clayton-Bulwer vous gêne pour la construction du grand canal interocéanique; je renonce aux bénéfices de ce traité; je vous signe le traité Hay-Paun-

1. En 1898 déjà, la concurrence américaine en Chine inquiétait les Anglais et l'attaché anglais de Washington envoyait un long rapport à ce sujet : *Trade between the United States and China* (*Diplomatic and Consular Reports, Miscellaneous Series*, n° 455), dont voici quelques extraits :

COMMERCE AMÉRICAIN EN CHINE
(en millions de dollars).

Années.	Importations.	Exportations.	Total.
1888.....	7	18	26
1897.....	17	21	39

La principale importation américaine en Chine est la cotonnade, soit environ 7 millions de dollars en 1897, sur 17 millions que représente toute l'exportation américaine de cotonnades dans le monde et sur 63 millions que représente toute l'importation de cotonnades étrangères en Chine. Le pétrole vient après la cotonnade : 1 466 000 dollars en 1888 et 4 498 000 dollars en 1897; mais le pétrole russe lui tient tête; quant au pétrole de Sumatra, il vient bien loin derrière.

cefote, amendé encore au gré de vos désirs. Mais, de grâce, réfléchissez vous-mêmes : à quoi vous servira ce canal, si la Chine échappe à votre clientèle future?... » Les États-Unis empochent le traité Hay-Pauncefote, mais gardent en Chine leurs allures détachées et leur semblante indifférence.

Il faut pourtant aboutir. Manchester, Blackburn, Liverpool, les cités du coton envoient une nouvelle députation au *Foreign Office*, et *l'Association des Chambres de Commerce* de tout le Royaume appuie la démarche : « Notre commerce en Chine est énorme; son avenir proche et lointain est entre les mains du *Foreign Office*; c'est une nécessité vitale pour les intérêts britanniques que le maintien, dans l'empire chinois, des droits et privilèges stipulés par les traités ». Lord Lansdowne, le ministre des Affaires étrangères, avait un rhume. Mais le sous-secrétaire d'État, lord Cranborne, qui reçut la députation, promit de donner tous ses soins aux affaires chinoises et de faire pour le mieux « comme ci-devant, ajouta-t-il; car il ne faut pas méconnaître ce qui a été fait; l'accord anglo-russe, l'accord anglo-allemand et d'autres démarches ont maintenu la bonne entente avec toutes les puissances; c'est par ces procédés de fermeté courtoise que le gouvernement anglais compte défendre encore les droits conférés par les traités [1] ».

Un nouvel accord anglo-russe fut peut-être essayé.

1. Manchester Chamber of Commerce, *Monthly Record*, juin 1901, p. 138 et suivantes.

La Russie du moins s'y offrit. M. Witte, qui sent le marché français un peu saturé d'emprunts russes et qui depuis deux ans tourne vers le marché de Londres ses regards les plus doux, M. Witte faisait célébrer en Angleterre, dans nombre de journaux et de revues, les bienfaits certains d'un nouvel accord. Mais, pour être vraiment utile, il fallait, disait-on, qu'entre les deux gouvernements l'entente fût complète et ne réglât pas seulement l'affaire chinoise : la Perse et l'Afghanistan y devaient être compris. L'Angleterre devait reconnaître en Perse le fait accompli, c'est-à-dire la prédominance russe. Elle devait ne pas entraver le grand chemin de fer russe qui, par la Perse ou l'Afghanistan, relierait le réseau de l'Inde au réseau européen. Elle devait, au contraire, faciliter cette belle entreprise en appuyant un emprunt de la Russie sur la place de Londres.... Le gouvernement anglais, après quelques hésitations, rompit le dialogue à peine entamé.

De toutes les puissances intéressées en Chine, le seul Japon restait. Toujours aigri au souvenir de l'intervention russe, qui en 1895 lui enleva ses conquêtes chinoises; toujours inquiet pour la Corée qu'il estime devoir lui revenir et que la Mandchourie russe enserre de toutes parts; à court d'argent pour achever son outillage national et surtout pour bien porter sa trop lourde armure européenne; désireux, à l'intérieur, de détourner l'attention publique des inextricables difficultés parlementaires et, à l'extérieur, de jouer enfin un rôle mondial : le Japon était, dans le

Pacifique, ce que fut, il y a quelques années, l'Italie dans la Méditerranée, un auxiliaire tout préparé pour qui voudrait le prendre.

La question financière surtout embarrassait particuliers et gouvernement japonais. L'absence de numéraire, l'excès de papier-monnaie, les déplorables résultats de la guerre chinoise, puis la révolution des Boxeurs, d'autres circonstances encore avaient, durant les années 1900 et 1901, ébranlé le crédit japonais : les faillites menaçaient toutes les places de commerce. Le consul anglais écrit : « le taux de l'intérêt est monté follement; les plus solides maisons ne trouvent à emprunter qu'à 9 p. 100; jamais on n'a senti, aussi lourdement qu'en cette année 1901, le besoin urgent de capitaux étrangers pour l'achèvement de toutes les entreprises publiques et privées; la grosse question est d'attirer les capitaux par des conditions favorables, et c'est à ce problème que vont tous les efforts des Japonais eux-mêmes, comme aussi des étrangers intéressés aux affaires japonaises : pour sauver la situation financière, il faut des fonds venus du dehors, *to relieve the financial pressure by the introduction of funds from abroad*[1] ».

Le marquis Ito commença son tour d'Europe (novembre-décembre 1901). A Paris, à Berlin, à Saint-Pétersbourg, il déploya la même bonne grâce, donna partout de bonnes paroles et partout fit quelques bons mots. Mais, laissant beaucoup parler ses inter-

1. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2789.

locuteurs, il ne laissa clairement entendre qu'une chose : c'est que le Japon, voulant un emprunt et pouvant choisir son prêteur, conclurait avec le plus généreux et le plus désintéressé. Paris et Berlin prévinrent Saint-Pétersbourg et offrirent d'arranger cet emprunt japonais, si la Russie le trouvait opportun. A Saint-Pétersbourg, on haussa les épaules devant cette hâte européenne à traiter les affaires asiatiques : on crut avoir le temps de discuter les prétentions japonaises et de les rabattre. Le marquis Ito quitta le continent sans avoir rien conclu (décembre 1901).

Il tomba en Angleterre en pleine crise de Noël. Pour la troisième fois, cette échéance de Noël revenait depuis le début de la guerre africaine, ramenant encore des désastres humiliants. Cette fois le public anglais était excédé. Le parti de la paix élevait la voix. Les « Petits-Anglais » et même les « Proboers » trouvaient des auditoires. Le parti libéral osait prendre à son compte les réclamations pacifiques. A la suite de Manchester, tous les hommes de bon sens inclinaient enfin aux négociations avec les Boers.... Le marquis Ito n'eut donc qu'à formuler ses demandes : elles furent acceptées, et de là sortit cet accord anglo-japonais que le ministère présentait au Parlement et au pays le 11 février 1902.

*
* *

L'enthousiasme, qui accueillit en Angleterre ce traité, est-il sincère? est-il feint? Du côté des « Afri-

cains », il peut être sincère : cette alliance leur permet de continuer l'aventure africaine et de reculer encore la paix. Du côté des « Chinois », il faudrait une naïveté d'enfant ou une crédulité de Géronte pour ne pas voir que ce troisième bon billet aura le sort des deux autres. « La Mandchourie, dit triomphalement le ministère unioniste, est comprise dans cet accord et, si les Russes ont 63 000 hommes en Mandchourie, les Japonais vont y débarquer 150 000 hommes! » Voilà de belles perspectives et un beau commentaire du langage que lord Cranborne avait tenu à la députation de Manchester : « La seule chose à éviter dans les affaires étrangères et spécialement en Chine, disait au mois de juin ce fils chéri de lord Salisbury, c'est la fanfaronnade internationale, qui ne peut amener que des frottements et qui, par conséquent, est toujours funeste aux intérêts commerciaux.[1] »

Mais de quel droit ou sous quel prétexte les Japonais vont-ils débarquer en Mandchourie, puisque les Russes se déclarent tout prêts à l'évacuation? La situation des Russes en Mandchourie ne prête pas à querelle : de cette province conquise, ils vont se retirer, disent-ils, dès que le traité de paix sera signé. Et si même ils voulaient s'y maintenir, leur situation serait inattaquable : dans la Chine, qu'ils déclarent ne vouloir point disloquer, les Russes ne feront que protéger et régénérer cette province mandchourienne,

1. Manchester Chamber of commerce, *Monthly Record*, juin 1901, n° 139.

comme les Anglais ont fait de l'Égypte dans la Turquie déclarée par eux-mêmes et reconnue par tous indivisible. Mandchourie, Égypte : si l'Angleterre veut des complications d'un côté, c'est de l'autre que la Russie les créera, et le gouvernement anglais connaît trop sa faiblesse sur le Nil pour risquer une telle folie.

En Chine même, la Russie a cent moyens de brouiller les choses si on l'empêche de les éclaircir à son gré. Le lendemain de l'accord anglo-japonais, des troubles et des révoltes ont éclaté par miracle dans les deux Kouangs, dans ces provinces du sud voisines des ports anglais et de la zone d'influence japonaise. Nous ne saurons jamais quel fut le rôle de la Russie dans le soulèvement des Boxeurs. Mais les provinces chinoises, bordières de la Mongolie, sont peuplées de musulmans et de bouddhistes. Les bouddhistes dépendent de Lhassa où l'influence russe prédomine depuis deux ans et où la haine contre les Anglais est devenue irréconciliable depuis la conquête des Sikkins. Les musulmans, surtout, ne demandent qu'un prétexte de rébellion contre le gouvernement de Pékin, et la Russie tient ces musulmans par les mille fils de l'intérêt, de la religion et de la politique, grâce à son commerce de Mongolie et de Dzoungarie, et grâce aux influences qu'elle peut acheter ou mettre en branle soit auprès du Khalife à Constantinople, soit auprès des saints personnages et des chefs de communautés dans ses villes musulmanes, Boukhara, Khiva, etc.

Il ne faut pas risquer de prophétie. Mais je ne vois en Chine à cet accord anglo-japonais qu'un résultat, le même qu'au précédent accord anglo-allemand. Rivaux du commerce anglais, les Japonais vont en Chine, avec l'argent anglais et la complaisance anglaise, développer tout à leur aise leurs entreprises politiques, commerciales et industrielles; dans quelques années, on dressera le bilan de cette belle entente.

Le premier effet public de cette alliance a été l'abandon par l'Angleterre du poste de Wei-hai-wei qu'elle avait occupé et qu'elle se proposait de fortifier à l'entrée du golfe de Pe-tchili, à quelques 600 kilomètres de Pékin, à mi-distance des concessions russe et allemande de Kiao-tchéou et de Port-Arthur. Le Japon aurait-il posé comme première condition de l'accord que, dès maintenant, ce golfe de Pe-tchili et ces abords de Pékin seront confiés à sa seule vigilance?

L'influence japonaise va donc prédominer à la cour de Pékin, entraînant avec elle les mêmes concessions minières, commerciales et autres, que valait jusqu'ici aux Russes et aux Allemands le bon vouloir ou la faiblesse du gouvernement chinois. Dans sa zone d'influence du Fo-kien, entre Hong-kong et Shanghaï, le Japon obtiendra les chemins de fer, les routes et les marchés ouverts que ses traficants réclament. Or la concurrence japonaise peut avoir pour le commerce anglais des effets bien plus désastreux que même la concurrence allemande doublée de la prohibition russe.

Les rapports consulaires, publiés par le *Foreign Office* lui-même, auraient dû mettre en garde les signataires de ce dernier bon billet : « Le Japon, écrit un consul anglais, entretient l'espérance que ses tissages et filatures ne suffiront pas seulement à sa consommation nationale, mais qu'ils auront bientôt un surplus pour l'exportation vers la Chine. Les Japonais comptent que la Chine leur fournira un excellent marché, pour leurs fils de coton surtout[1]. En 1897 ils en avaient exporté déjà 40 millions de livres (en poids), contre 10 millions en 1896. Les difficultés financières actuelles ont amené au Japon une crise industrielle et le commerce japonais avec la Chine s'en est ressenti. Mais il n'est pas douteux que bientôt la concurrence japonaise sera installée dans ce domaine chinois où Manchester jusqu'ici avait presque un monopole[2] ».

Voilà pour l'industrie et voici pour le commerce : « Dans les dix dernières années, écrit un autre consul anglais, la compagnie de navigation japonaise *Nippon Yusen Kaisha* est brusquement passée du simple cabotage côtier au premier rang des grandes lignes à vapeur mondiales : c'est l'un des événements les plus remarquables de l'histoire de la navigation en ces parages[3] ». — « En 1872, écrit encore un consul anglais, le Japon n'avait que 96 vapeurs d'un tonnage

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports, Miscellaneous Series*, n° 458 : In coarse cotton yarn, Lancashire is out of the market, beaten by India, Japan and China.
2. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2109.
3. *Id.*, n° 2731.

total de 23 364 tonnes et ce n'étaient, sans exception, que de mauvais bateaux, vendus au rebut par leurs anciens propriétaires : mal tenus, mal outillés, incapables d'un service prolongé, ils ne pouvaient servir qu'au cabotage indigène. En 1900, la flotte marchande du Japon compte 846 vapeurs et dépasse 528 000 tonnes : tous ces vaisseaux sont du type le plus moderne et parfaitement aménagés; pour les marchandises comme pour les passagers, ils font désormais concurrence aux meilleures compagnies européennes [1]. » En 1901, la flotte japonaise compte 969 vapeurs et atteint 580 000 tonnes.

En Angleterre même, il ne manque pas d'esprits clairvoyants pour apprécier, comme il le mérite, ce dernier chef-d'œuvre du *Foreign Office*.

Cet accord anglo-japonais, écrit la *Fortnightly Review*, est tout à fait mauvais. Il est indéfendable. Pour le Japon, à coup sûr, c'est un triomphe, un bénéfice certain et inespéré. Mais pour nous cet abandon de notre « splendide isolement » ne peut que nous mettre en une splendide complication. La Russie, en ces dernières années, s'était fort bien conduite envers nous. Elle ne nous a causé aucun ennui dans les affaires de la succession afghane. Jamais l'un de ses ministres n'a tenu contre nous le langage que l'on a pu entendre dans tel autre pays. Ce traité est un marché de dupe, sans exemple dans l'histoire de la diplomatie.

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports, Miscellaneous Series*, n° 564.

*
* *

Et pourtant il est certain que la Russie a fort mal pris la nouvelle de cet accord anglo-japonais. Elle a été surprise et un peu humiliée : elle avait tant moqué la hâte continentale à vouloir traiter avec le marquis Ito! Elle a été inquiète : elle a pu craindre un instant que cet accord ne fût que le premier noyau d'une coalition plus vaste; les Anglais se flattaient d'entraîner l'Amérique en ce concert!

Il est certain que la fermeture du marché mandchou pourrait gravement atteindre les intérêts américains. C'est en Mandchourie que les cotonnades américaines trouvaient leurs meilleurs débouchés, tant pour l'habillement des populations que pour la voilure des flottilles côtières : le consul anglais de Newchang reconnaît la renommée supérieure dont les produits américains jouissent en Mandchourie, aux dépens des similaires anglais et en l'absence des similaires russes, « qui, écrit-il en 1896, n'ont pas encore apparu chez nous, mais que le Transsibérien ne tardera pas à introduire[1] ».

Mais des échanges de vues et de promesses ont eu

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports, Miscellaneous Series*, n° 455. Il faut noter que la majorité de ces produits américains emprunte encore la voie de Suez; que sera ce commerce chino-américain après l'ouverture de Panama! Une faible partie seulement des cotonnades et des manufactures américaines s'exporte par San Francisco et Puget-Sound (État de Washington), grâce aux frets réduits de la compagnie japonaise *Nippon Yusen Kaisha*.

lieu entre le ministre de Russie à Washington et le secrétaire d'État américain; il semble en résulter que toute inquiétude de ce côté a disparu : la Russie a promis de tenir la porte toujours ouverte au commerce américain; dès lors, les États-Unis ne peuvent que se déclarer satisfaits de cette porte ouverte à leurs propres importations et mi-fermée à la concurrence de leurs rivaux.... Néanmoins la Russie demeure mécontente de l'accord anglo-japonais : malgré tout, il entrave ses projets.

Seulement, ce n'est pas en Chine qu'elle en sent une gêne : ses projets ne sont plus là. Considérant l'affaire mandchoue comme terminée et voulant une fois encore laisser reposer le malade de Pékin, la Russie comptait revenir un peu à ses autres affaires asiatiques. C'est vers la Perse et l'Inde qu'elle espérait tirer un nouveau profit des embarras anglais. Une nouvelle entente avec le Japon au sujet de la Corée et un bon traité avec la Chine au sujet de la Mandchourie lui auraient donné les mains libres pour offrir ou imposer à l'Angleterre une entente, une concession, un abandon peut-être dans les affaires persanes.... C'est là que gît vraiment l'importance de cette alliance anglo-japonaise.

Les Russes, désormais, seront obligés de maintenir leurs forces en Mandchourie et de se donner tout entiers à la question chinoise. C'est donc la route de l'Inde que l'Angleterre défend en prenant le Japon à sa solde. Déjà M. Witte parlait ouvertement du chemin de fer russe qui, à travers la Perse, tracerait

à l'influence ou à l'occupation moscovites une nouvelle poussée vers le Golfe Persique et l'Océan Indien. De plus beaux projets encore étaient chuchotés : « A quoi bon le chemin de fer de Constantinople à l'Euphrate? disaient les journaux officieux de M. Witte. C'est par la Russie et l'Afghanistan que prochainement va s'ouvrir la grande voie ferrée, la seule route directe entre l'Europe et l'Inde anglaise.... »

Le traité anglo-japonais ajourne ces belles espérances. La guerre du Transvaal durera-t-elle assez longtemps encore pour que les Russes aient le temps de mener à bout leur affaire mandchoue et de revenir à l'entreprise persane? pourront-ils d'ici peu amener le Japon à quelque nouvelle entente coréenne, et le Japon, touchant des deux mains, déclarera-t-il alors, comme l'Allemagne jadis, que la Mandchourie, après tout, pourrait bien n'être pas un morceau de vraie Chine?

De toute façon, la Russie ne sortira pas du pays mandchou, même sous cette pression anglo-japonaise, avant le complet achèvement de ses desseins. Nos enfants chantent une ronde sur « Biquette qui ne veut pas sortir des choux », sur le loup qui devrait chasser Biquette et qui ne veut pas la manger, sur le chien qui devrait mordre le loup..., sur le bâton qui devrait battre le chien..., sur le feu qui devrait brûler le bâton.... Et chaque couplet nouveau ramène le refrain :

Ah! tu sortiras, Biquette,
Ah! tu sortiras
De ces choux-là!

Et Biquette, tranquillement, continue de brouter jusqu'au jour où, de bon gré, la panse pleine, ne sentant plus d'appétit, elle va boire ou dormir ailleurs.... Après le loup allemand, voici que les Anglais détachent le chien japonais. A cette entrée du chien, leurs impérialistes auront du moins gagné le temps de chanter un nouveau couplet de la ronde africaine et prolongé leurs espoirs d'en finir avec le Transvaal à la Noël qui vient.

V

LA GUERRE SUD-AFRICAINE

V

LA GUERRE SUD-AFRICAINE

(Mai 1902.)

Les camps de concentration. — Les rapports G. F. Esselen. — Les *corridas* colonisatrices. — Le cirque africain. — Sans, Hottentots et Cafres. — Les Boers. — L'annexion anglaise. — Les diamants. — Les mines d'or. — Kruger et Cecil Rhodes. — La guerre.

M. A. Conan-Doyle, auteur de *la Grande Guerre Boer*, vient de publier à l'usage du public français une brochure résumée sur *la Guerre dans l'Afrique Australe*. La préface en est courte, mais indique nettement le but de l'ouvrage :

C'est sur l'esprit chevaleresque, c'est sur l'esprit de justice qui a toujours distingué la nation française, que je compte, en lui offrant cette traduction de mon petit ouvrage. Il n'y a rien dans ce livre qui puisse froisser les Français, car nous ne ressentons aucune amertune envers des rivaux pleins d'honneur, mais seulement envers ceux qui nous ont combattus non point à coups de fusil, mais par la calomnie. Nous avons prouvé que nous sommes convaincus que notre cause est juste, car depuis deux ans nous versons notre sang et nous dépensons notre argent sans nous plaindre.

Voici donc le plaidoyer anglais pour défendre ou pour excuser la déclaration et la conduite de cette guerre. Il vaut la peine d'être lu : tout homme impartial y trouvera matière à réflexion. Mais il vaut ce que valent tous les plaidoyers : c'est chose difficile à un avocat de tout voir et de tout dire. En son chapitre VIII, *le Soldat anglais dans l'Afrique du Sud*, l'auteur essaie de nous prouver que l'armée anglaise fut pleine de mansuétude et que « les officiers et les simples soldats ont amoindri et adouci la dureté de la guerre, toutes les fois que cela leur a été possible » : les récentes condamnations ou fusillades d'officiers australiens viennent de montrer, hélas! combien cette affirmation s'éloigne de la cruelle vérité. Le chapitre VII, *les Camps de concentration*, est en pareille contradiction avec tels et tels documents officiels, que le Parlement anglais exigea de son ministère après les révélations de miss Hobhouse.

On sait qu'au début de 1901, une Anglaise, miss Hobhouse, ayant fait le voyage du Transvaal, visita les camps où les autorités militaires concentraient les femmes, les vieillards, les enfants et les fugitifs de l'ennemi, et qu'elle en rapporta de terribles accusations contre ces parcs de maladie, de famine, de mort. Il faut rendre cette justice à la nation anglaise (je crois qu'en beaucoup d'autres pays le public et le gouvernement n'auraient tenu aucun compte de semblable protestation) que la franchise de miss Hobhouse amena une enquête, des réformes et, au bout de quelque dix mois il est vrai, une amélio-

ration dans le traitement des prétendus « réfugiés ».

Depuis l'automne de 1901, le régime des camps de concentration est un peu moins atroce : M. Conan-Doyle peut citer aujourd'hui les témoignages de visiteurs impartiaux, qui ne reconnaissent plus dans les camps actuels les enfers décrits par miss Hobhouse; nous sommes heureux d'apprendre « qu'outre d'autres amusements, les réfugiés ont la musique militaire deux fois par semaine ». Mais on doit avouer aussi — et la seule lecture des documents officiels anglais, des *Livres bleus*, fournit un ample témoignage — que si ce régime fut inventé, ce ne fut pas pour la sauvegarde de ces malheureux; que, s'il fut maintenu, ce fut pour des raisons où la philanthropie n'avait aucune place; et que, s'il fut amélioré, ce fut malgré les désirs et les volontés de ses premiers organisateurs.

Or, cette question des camps de concentration vaut qu'on s'y arrête, non pour le plaisir littéraire ou brutal de contempler et de décrire une belle horreur, ni pour la satisfaction chauvine de dénigrer une fois encore la perfide Albion; mais en ces camps, je crois, on peut saisir sur le vif le caractère véritable de cette guerre, telle assurément que la majorité du peuple anglais ne pouvait pas la prévoir, telle peut-être qu'en pleine connaissance de cause, l'élite ne l'eût pas tolérée, mais telle que réellement elle fut désirée et conduite par ceux qui la décidèrent et l'entreprirent.

*
* *

Pour la formation première de ces camps, tout le monde reconnaît aujourd'hui, et M. Conan-Doyle lui-même, que ce fut une simple manœuvre de guerre : « Les Boers détruisaient les convois de vivres destinés à nos troupes.... On décida de détruire les fermes où ils pouvaient se ravitailler.... Il est fort pénible que l'on ait eu à détruire les moissons et les troupeaux des Boers; après tout, ce n'était que leur rendre la pareille. Mais du moment que l'on fut obligé de *détruire tous les vivres sur de vastes espaces afin d'entraver les opérations des commandos*, on n'avait à choisir qu'entre trois alternatives :

1° renvoyer les femmes et les enfants boers chez l'ennemi;

2° les abandonner où ils étaient;

3° les recueillir et les soigner de notre mieux[1] ».

On ramassa donc pêle-mêle toute la population du bas pays[2]. En troupeaux, on la poussa, bon gré mal gré, vers les montagnes de l'est[3] et on l'enferma en des enceintes de fils de fer barbelés. Dénués de tout, sans souliers, sans couvertures, sans habits même,

1. Conan-Doyle, *La Guerre dans l'Afrique*, p. 104-105.

2. Chacun des mots qui vont suivre est emprunté à quelque rapport officiel anglais. Ces rapports ont été présentés aux membres du Parlement en trois volumes *on the Working of the Refugee Camps*, Cd. 819, 853 et 902. Je désignerai, pour la commodité du renvoi, Cd. 819 par *premier rapport*, Cd. 853 par *second rapport*, Cd. 902 par *troisième rapport*.

3. Cf. *Premier Rapport*, p. 7, 66, 78, 79, 231, etc. En mai 1901, à Klerksdorp, *972 persons, comprising : 147 men, 369 women*

sans provisions, sans combustible, ces misérables[1], qui venaient des plaines chaudes, ne purent s'habituer aux nuits orageuses de ces hauteurs, où le soldat anglais trouvait au contraire salubrité et confort[2]. Ils se plaignirent : on les taxa d'ingratitude et de mauvais vouloir envers leurs sauveurs[3]. Ils tombèrent malades : on continua d'entasser les nouveaux arrivants dans ces parcs de fièvre typhoïde, de rougeole et de bronchites infectieuses, en cherchant d'abord l'économie de place et d'argent[4]. Ils moururent par

and 456 children, were brought in by columns operating to the west and north-west of Klerksdorp. A Middelburg, *the number of the inmates on the 31st May was 6 637, showing an increase of 3 512 since the beginning of the month. This large increase was occasionned by the operations of various columns operating in various directions, which brought in hundreds of families at frequent intervals.*

1. Cf. *Premier Rapport*, p. 231, 24, 58, 59 94, etc. *Those arriving recently are for the most part brought in from the laagers which were surprised by the military operations around us. As it was impossible for the convoys to bring in all their belongings, they were brought in with very few goods, some without any but a little bedding.... The rush of new arrivals soon exhausted the stock of provisions and great anxiety was occasionned on this head. The supply of coal was insufficient for the increased number.... A number came here with very scanty clothing. Some of the women had sacks tied round them for want of better covering and the children were in a worse state, a good many of them being covered with vermin... The fuel supply is very bad, etc.*

2. Botha écrit à Kitchener : « *The camps are situated in the coldest winter and most stormy places in our land, at Belfast, Middelburg, Standerton and Volksrut* » (*Troisième Rapport*, p. 121), et des médecins anglais avouent : *the climate is very bracing and suits healthy people, but it is rather too severe for those people who have come from the low country, weakened by malaria and privations* (*Premier Rapport*, p. 69).

3. *Premier Rapport*, p. 58 : *the better they are fed and the more they are cared for, the more ungrateful they are.*

4. *Id.*, p. 94 : *the general aspect of the camp strikes me as*

centaines : on dressa soigneusement les tableaux de mortalité, en calculant le taux annuel par mille ; voici deux extraits de ces tableaux, tels qu'on les peut lire aux pages 108 et 209 du *Premier Rapport* :

Camp.	Population.	Morts.	Taux annuel par 1 000.
MOIS DE JUIN 1901			
Vredefort Road.	1365	18	156
Springfontein...	2667	42	180
Kroonstad.....	3797	44	132
Bloemfontein...	4753	137	336
MOIS DE JUILLET 1901			
Norval's Pont...	3395	62	218
Bloemfontein...	5036	102	242
Springfontein ..	2620	101	462
Kroonstad.....	4094	157	459

Les médecins ajoutent : « La contagion augmente. Il n'y a pas un individu au camp de Belfast, homme, femme ou enfant, qui n'ait été atteint de rhumes, d'influenza, de dysenterie, de pneumonie, etc.[1]. Au camp de Prétoria[2], si les autres semaines ressemblent à celle-ci, il faut compter qu'au bout de l'an chaque individu aura passé six fois entre les mains du docteur ». *Every man, woman and child would come under the doctor's hands six times per annum!* Les enfants ne peuvent résister à tant de passages : ils meurent au second ou au troisième ; la rougeole et la diarrhée les emportent en nombres que les *Livres*

having been started on a wrong plan and guided too much by economy.

1. *Premier Rapport*, p. 157.
2. *Id.*, p. 28.

bleus n'osent pas imprimer : « La mortalité infantile, écrit le médecin du camp de Potchefstroom en juin 1901, a été énorme ». Cette mortalité infantile est si grande en effet que le rapport officiel n'ose pas imprimer les statistiques de ce camp, alors qu'il donne celles de tous les autres[1]. Au milieu de ces chiffres, certains mots prennent toute leur valeur : « Le nouveau camp de Middelburg est en grande amélioration. Il est seulement un peu éloigné de la ville. Mais le cimetière, n'est qu'à 800 mètres, à la bonne distance : *the graveyard is about halfmile away and just a nice distance from the camp* ».

En décembre 1901, après les révélations de miss Hobhouse et dix mois d'enquête, M. Chamberlain pense enfin que ce régime des camps a fait ses preuves ou sa besogne. Il écrit au gouverneur du Cap, lord Milner : « On nous dit ici que, dans la colonie du Cap, il y a un grand nombre de familles désireuses de recevoir et de loger les femmes et les enfants boers, avec ou sans rémunération. Voyez-vous quelque sérieux danger à cette présence des femmes boers qui, de la colonie, pourraient, il est vrai, renseigner l'ennemi? A défaut des femmes, ne pourrait-on pas envoyer les enfants[2]? » Cette lettre est du 28 décembre 1901. Il y avait plus de six mois que les Hollandais du Cap s'offraient à recueillir les enfants, les femmes, surtout les orphelins.

1. *Premier Rapport*, p. 77 : *the health among the women and children during the past month has been anything but satisfactory and the mortality amongst children has been very great.*
2. *Premier Rapport*, p. 239.

Mais les surintendants des camps ont répondu par la bouche d'un certain G. F. Esselen : « Je ne vois aucune objection à l'établissement, dans la colonie du Cap, d'orphelinats officiels sous le contrôle des autorités anglaises. Mais il me semble impossible de retirer les enfants de nos camps de concentration pour les confier à des Hollandais du Cap, comités ou familles, qui sont ou peuvent être des sujets déloyaux de Sa Majesté; sous couvert de charité chrétienne, on entreprendrait de jeter dans ces jeunes esprits les pires semences de haine et de déloyauté : la colonie du Cap n'est pas un endroit convenable pour ces orphelins, même s'ils n'y doivent être que de passage[1] ».

L'atmosphère loyaliste du camp de concentration était sûrement préférable pour ces jeunes esprits : on avait entrepris de leur inculquer le respect de Sa Majesté, la pratique de la langue anglaise et la crainte des ordres et des soldats anglais. Dès février 1901, on avait conçu le plan :

La formation des camps, écrit en juillet 1901 le directeur de l'enseignement à Prétoria[2], offrait une chance unique d'éduquer ce peuple : en concentrant ainsi dans nos mains presque toute la population agricole du Transvaal, les singuliers développements de la guerre actuelle pouvaient seuls nous fournir cette chance. Les enfants des fermes isolées et des districts écartés n'avaient jamais eu pareille occasion d'apprendre; même dans les districts urbains, la masse infantile était forcée jadis de déserter les écoles

1. *Troisième Rapport*, p. 123.
2. *Premier Rapport*, p. 170.

à l'époque des semailles ou de la moisson. Dès février 1901, la première école s'est ouverte dans l'un de nos camps de l'Oranje; tous les enfants eurent ainsi la possibilité d'apprendre l'anglais et de continuer leurs autres études. Dans les camps du Transvaal, les écoles ne s'ouvrirent que deux mois plus tard. Toutes fonctionnent aujourd'hui. L'instruction est donnée autant que possible en anglais; on use des livres anglais les plus élémentaires, et les maîtres, avant d'être nommés, doivent faire preuve d'une connaissance familière de l'anglais; le hollandais n'est employé que pour l'instruction religieuse, et seulement dans la mesure nécessaire à la lecture intelligente de la Bible.

Enfants et parents, il ne semble pas que la population boer des camps ait d'abord apprécié cette « chance unique » d'éducation anglaise. Il fallut user de rigueur pour peupler les écoles [1]. Alors, parmi ce ramassis de misérables, qui (disent les rapports anglais) vivent comme des bêtes dans la saleté et l'ordure, couverts de crasse et de vermine, sans se laver, sans se peigner, parmi ces femmes, qui, pour soigner leurs malades (disent ces mêmes rapports), usent des remèdes les plus grotesques et les plus répugnants, urine d'animaux et crottes de chèvres, — tout ce qui savait ou ne savait pas lire une ligne, écrire un mot, épeler une lettre, ouvrit en cachette des écoles hollandaises.

Ce même G. F. Esselen (le nom de cet homme mérite de ne pas être oublié), surintendant général des camps, écrit en septembre 1901, et je traduis mot pour mot sa lettre, car je doute que, depuis les grands

1. *Premier Rapport*, p. 277.

inquisiteurs espagnols ou depuis nos Conventionnels en mission, on ait jamais écrit de telle encre :

Mon expérience des camps m'ayant convaincu de l'importance de l'école qui doit passer avant tout, je tiens à vous en raconter quelques anecdotes.

Le brigadier de ma police indigène me demandait l'autre jour si je voyais quelque objection aux désirs d'une jeune femme, qui voulait se charger des tout petits enfants, des enfants trop petits encore, disait-elle, pour suivre notre école : dans sa propre tente, elle leur enseignerait l'ABC. Je ne fis aucune objection; je réservai seulement mon droit de visite. Mais dix jours de suite j'essayai vainement d'inspecter cette école aux heures de classe; chaque fois, disait-on, les enfants venaient de partir. Enfin je fis comparaître la maîtresse : cette jeune femme était une fillette de douze ans; elle avait seize élèves, et l'aîné de ces enfants trop petits pour suivre nos écoles était un garçon de douze ans.

Autre histoire. J'ai mis à la disposition des femmes un hangar pour des réunions de chant, d'instruction religieuse et d'ouvrage manuel. Lors de ma dernière inspection, je trouve sous ce hangar une école hollandaise en plein exercice : trois classes pleines, sous la direction de trois petites Hollandaises, dont pas une ne saurait diriger la moindre école mutuelle. Sans doute je n'avais pas défendu d'enseigner le hollandais à l'intérieur des camps; mais j'avais averti que nulle école hollandaise ne saurait être ouverte sans l'autorisation du Gouvernement. Or, voilà comment à mon insu, sans mon autorisation, ces gens enseignaient le hollandais! Je rapporte ce petit fait pour bien montrer la notoire impudence et le dérèglement de tout ce monde, pour bien montrer aussi comme il est nécessaire d'enfoncer dans leurs esprits, pendant cette vie aux camps, le sentiment qu'il leur faut désormais se courber à notre discipline, respecter l'ordre et la loi, et ne plus espérer de secours ni d'échappatoire par quelque porte de derrière.

Claire intelligence des hommes pratiques! éloquence des esprits simples! Les historiens présents et futurs de la guerre sud-africaine auraient en vain cherché, je crois, une formule aussi brève et, tout ensemble, aussi pleine pour définir avec exactitude non seulement cette opération des camps de refuge, mais la guerre entière et même l'œuvre complète des Rhodes et des Chamberlain au cours des six années dernières. Et voici qu'en dix mots un honnête surintendant nous en donne toute l'explication : aux peuples boers que l'on avait, peu à peu, renfermés dans une enceinte infranchissable, on voulait inculquer le respect de la loi britannique, *they must bow to discipline and will have to respect law and order*, et le sentiment que désormais ils n'avaient plus ni porte d'accès pour un secours ni porte de sortie pour une délivrance, *there will be no more back-door influences or escapes.*

A la lumière de ces dix mots, comme les affaires sud-africaines s'illuminent! remontrances et négociations, *raids* armés et discussions juridiques, comme toutes les phases de la querelle prennent ici leur signification véritable! et comme cette guerre vient d'elle-même se remettre à sa place historique, dans le casier judiciaire où la postérité prochaine la classera!

*
* *

Dans le casier de notre génération, cette guerre figurera parmi les preuves éminentes de la barbarie

qu'en ce XIXe siècle finissant toutes les nations chrétiennes remirent en honneur par leurs théories coloniales. A sa vraie place, cette guerre ne sera plus seulement le gros mélodrame qui, depuis trois années, attendrit, révolte, enthousiasme, fait applaudir, siffler, rire et pleurer le populaire des deux mondes. Assurément, cette pièce à grand spectacle et à grosses émotions, avec ses meurtres, ses hurlements, son sang rouge, son orchestre de fusillades et ses défilés militaires, restera longtemps encore le modèle du genre : la foule passionnée retrouvera toujours ici les personnages, les situations, les gestes et les décors de ses spectacles favoris, le traître en habit rouge et la vertu en loques, la richesse corrompue et la misère chevaleresque, le lord cruel et l'*outlaw* généreux, les Delareys attendus et les Methuens inespérés, les sacs d'or et « les petits cercueils de tailles différentes ». Mais, en un jour prochain, je crois qu'historiens et philosophes verront autre chose encore dans cette guerre : elle leur semblera, à eux aussi, le modèle, le dernier chef-d'œuvre d'un genre, qui depuis longtemps sans doute existait, qui avait déjà produit quelques pièces maîtresses, mais qui n'atteignit sa perfection qu'en cette fin du XIXe siècle et sur ce continent africain.

Inventeurs des courses de taureaux, les Espagnols avaient été les inventeurs aussi de ces *corridas* coloniales : dans les arènes du Mexique et du Pérou, leurs *conquistadores* jouèrent de la banderilla et de l'épée avec la conscience et la férocité de *matadores*

andalous. Après eux, durant trois siècles, bien des nations européennes se livrèrent à ce jeu d'extermination coloniale, mais avec des sautes de furie et des répits de lassitude, avec des remords avoués et des réserves hypocrites : de Colbert à John Bright, quelque grande voix élevait toujours sa protestation en France ou en Angleterre, au milieu même des tueries colonisatrices.

Il était réservé à notre XIXe siècle finissant de mettre ce sport à la mode chez tous les peuples chrétiens d'Europe et d'Amérique, d'en étendre le terrain de jeu sur les deux hémisphères, et non seulement d'en découvrir la pratique la meilleure et les perfectionnements derniers, mais d'en proclamer la théorie scientifique et l'excellence morale et religieuse. Anglais, Allemands, Français, Russes, Américains, Belges même, depuis 1850 il n'est pas un peuple chrétien qui n'ait à son actif quelque belle tuerie de peuples ou de peuplades, savamment préparée et exécutée de sang-froid, aux Philippines, au Congo, dans l'Ouganda ou la Mandchourie, pour ne prendre que les exemples les plus récents.

Mais, en ce sport comme en quelques autres, l'Angleterre détient la coupe, et, si l'on veut mesurer la supériorité anglaise en ce jeu, il est même inutile de comparer le nombre ou la valeur des parties gagnées (que sont les tonkinades ou soudaneries françaises auprès de l'Inde, de l'Égypte, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, des Afridis, des Maoris, des Somalis, des Achantis, des Zoulous, des Basoutos, des Ma-

tabélés, des Cafres d'Afrique et d'Asie, tout saignants encore de la rencontre britannique?) : il suffit de considérer le peuple anglais lui-même, le grand public de ces joutes, non pas même les joueurs ou le personnel de l'arène, mais la majorité du public, du bon public, les premiers spectateurs venus de n'importe quel rang.

Tout le monde avoue que les seuls Espagnols savent regarder, comme il convient, une *fiesta de toros*, applaudir aux bonnes passes de l'homme ou de la bête, critiquer les écarts et les mauvais coups, et conserver jusqu'au bout la patience et le sang-froid de véritables connaisseurs. Les autres peuples, même les *aficionados* de Nîmes ou de Bayonne, huent, sifflent ou louangent à tort et à travers, s'apitoient bruyamment sur un cheval éventré, qui fait le tour de la piste en galopant dans ses entrailles, s'impatientent pour un taureau manqué, qui crache le sang et beugle la mort, ou tombent en pamoisons épileptiques pour un homme blessé, une tête fêlée, un ventre perforé, une artère giclante!

Depuis trois ans que l'Angleterre officielle, penchée sur la course africaine, regarde de tous ses yeux, a-t-elle eu une seule minute d'impatience ou de nervosité? attentive aux passes, sourde aux cris des blessés et aux râles des agonisants, indifférente à deux ou trois cent mille chevaux ouverts, à quelque cent mille hommes couchés sur le *veld* ou sur la paille des hôpitaux et à six milliards gaspillés, elle n'a songé qu'à tout bien voir, à bien apprécier les

coups pour applaudir au bon moment, et à féliciter chacun selon ses mérites : « Bravo, taureau! » crient les Espagnols quand un matador, même favori, tombe sous la corne d'une bête agile ou matoise; ce n'est pas autrement que, dans son impartialité de connaisseur, l'Angleterre, voyant la chute et la blessure de lord Methuen, a d'un seul cœur applaudi Delarey.

« Ce n'est pas notre peuple qui garde au spectacle une si bonne tenue », disent avec envie nos coloniaux français, qui se souviennent de Langson. Cette humble confession ne part que d'une juste défiance de nous-mêmes. Malgré l'Algérie, le Sénégal, la Cochinchine, la Tunisie, Madagascar, le Soudan et le Tonkin, nous ne restons toujours que de médiocres amateurs, et il ne faut pas espérer que nous arrivions jamais à de meilleures « performances ». Car ce n'est pas seulement la faute de notre pauvre tempérament et de nos faibles nerfs. Notre cerveau n'a pas voulu s'imprégner des théories scientifiques et des croyances religieuses qui, seules, arrivent à mater l'instinct et, comme on dit, à donner du cœur au ventre.

Les Anglais, eux, se sont mis à l'école de Darwin, qu'ils ont mal compris, et à la lecture de la Bible, qu'ils ont trop bien retenue, et leur bon sens national en a rapporté quelques convictions simples mais robustes, qui donnent toute sécurité à leurs esprits, toute tranquillité à leurs consciences.

Darwin ne disait pas, mais les Anglais lui ont fait dire, que la force doit gouverner le monde, que le faible doit disparaître devant le fort et le petit devant

le gros, et que le seul rôle des humbles est de servir à la pâture des puissants; moutons afridis, chèvres du Cachemire, kangouroos australiens, taureaux boers ou buffles cafres ne doivent attendre de la vie que l'honneur d'être croqués un jour par le lion britannique. Telle est, enseignent les Universités des Trois Royaumes, la loi de vie dans une société végétale, animale ou humaine. Et la loi divine, en ceci comme en tout le reste, avait depuis longtemps devancé les visions de la science.

Car le Seigneur a dit à Israël : « Sois sans crainte, je te livre ce roi de Bazan, et tout son peuple, et toute sa terre, pour en faire ce que tu fis du roi d'Esebon. » Et Israël frappa le roi, tous ses fils, tout son peuple, sans en laisser un seul de vivant, et il hérita de cette terre.... Et le Seigneur a dit à Moïse : « Vous passerez le Jourdain et vous irez en Chanaan. Vous en supprimerez tous les habitants, et vous habiterez cette terre que je vous donne en héritage. Et si vous n'en supprimez pas tous les habitants, un jour les survivants seront une pointe en votre œil, un javelot à votre flanc, et ce sont eux, je l'ordonne, qui feront contre vous ce que je vous ordonne aujourd'hui de faire contre eux[1] ».

Pas un Anglais ne doute aujourd'hui que le peuple britannique soit l'Israël des temps nouveaux, le peuple élu du Seigneur pour l'achèvement de Ses éternels desseins. A des yeux moins prévenus, il

1. *Nombres*, XXI, 34; XXXIII, 51.

apparaît avec plus d'évidence encore que l'histoire rangera cette Afrique du Sud parmi les Chanaans, je veux dire : parmi les terres de miel, de lait... et d'or, mais aussi parmi les terres de massacres accomplis au nom du Seigneur. Ce dernier rôle, surtout, il semble que de toute éternité l'Afrique du Sud fût appelée à le remplir. Avant les Anglais, les Boers; avant les Boers, les Cafres; avant les Cafres, les Hottentots; avant les Hottentots, d'autres encore : depuis des siècles, les peuples élus arrosèrent ce coin du monde de leurs tueries profanes et sacrées.

Par un décret nominatif de la Providence, il semble qu'il en devait être ainsi. C'est pour ce rôle que la nature aménagea cette extrémité du Continent Noir. Prenez une carte et voyez si cette Afrique au sud du Zambèse n'est pas comme une arène naturelle, une sorte de Colisée gigantesque, un vrai cirque dont l'enceinte continue enferme une piste aplanie.

*
* *

Des forêts du Zambèse aux flots de la mer Australe, et de l'Océan Atlantique à l'Océan Indien, sur deux mille kilomètres de long à vol d'oiseau (la distance entre Lisbonne et Hambourg) et sur quinze cents kilomètres de large (la distance entre Brest et Berlin), ce cirque elliptique dresse à douze ou quinze cents mètres au-dessus de la mer (l'altitude de nos Cévennes ou de notre Jura) le fond de sa plaine uniforme, presque unie, qu'encercle tout autour une clô-

ture de montagnes surplombantes : la piste est à douze cents mètres d'altitude; les arêtes de l'enceinte dépassent souvent deux et trois mille mètres. A l'extérieur, cette clôture des monts plonge trois façades abruptes, vers l'est, le sud et l'ouest, dans les eaux de l'Océan Indien, de la mer Australe et de l'Atlantique. Vers le nord seulement, la clôture est mitoyenne d'autres compartiments africains : elle touche aux plaines du Congo et au pays des grands lacs.

Nous connaissons fort mal encore cette façade septentrionale; mais il semble qu'un glacis de forêts, de marais et de lacs, et les fossés du Zambèse et de la Kunéné aient de tout temps rendu par là notre cirque presque inabordable. La façade occidentale, sur l'Atlantique, n'offre pareillement aucune porte d'accès. C'est une muraille continue, qui, toute bordière du littoral, surgit d'un seul jet jusqu'à deux mille mètres en moyenne et que crénèlent encore des pics (*hoek*) dépassant deux mille cinq cents mètres. La côte n'est qu'une bande de sables au pied de cette falaise du Pays des Namakouas. A voir la carte, il semblerait que sur cette rive atlantique le fleuve Oranje ouvre une route de pénétration : ce n'est en réalité qu'une brèche étroite, une cluse impraticable à l'homme; les eaux et les rapides emplissent le fond obscur; les berges à pic, hautes de quatre et cinq mètres, encaissent le fleuve bondissant entre deux murs de granit.

Les deux façades du sud et de l'orient, qui bordent la mer Australe et l'Océan Indien, sont, par contre,

un peu plus accessibles, quoique plus hautes encore.

Au long de la mer Australe, la double muraille des Montagnes Noires et des Monts de la Neige est parallèle à la côte; mais, entre les monts et le rivage, s'échelonnent cent cinquante ou deux cents kilomètres de gradins. Ce gigantesque escalier monte du rivage austral jusqu'au rebord du cirque, avec des paliers superposés, de tailles différentes mais de nature identique : ce sont les *karrous*, plaines et plainettes aujourd'hui asséchées grâce aux rivières qui ont, à travers monts et ravins, forcé l'issue jusqu'à la mer; jadis, des eaux saumâtres, lacs fermés et marécages couvraient ces *karrous*, qui restent encombrés de sables, de galets et de terres infécondes. Empruntant les trouées des rivières, escaladant la rampe en lacets repliés, deux grandes routes ont, de ce côté, conduit les peuples de la mer jusqu'aux portes ou « ports » de l'arène. Deux chemins de fer, partis du Cap et de Port-Élisabeth, suivent aujourd'hui ces trouées et, de gorges en *karrous*, atteignent, à douze cents et à seize cents mètres d'altitude, *Nets-Poort* et *Naauw-Poort*.

Au long de l'Océan Indien, nouvel aspect. La clôture des monts ne s'abaisse jamais au-dessous de deux mille mètres et souvent elle dépasse trois mille six cents. Elle est si continue que, durant quatre ou cinq cents kilomètres, elle garde le nom unique de Montagnes des Dragons, *Drakenbergen*. Elle est si régulière que, de Port-Élisabeth aux rives du Zambèse, sa courbe elliptique de deux mille cinq cents

kilomètres semble dessinée au compas. Elle est si haute qu'en maints endroits sa façade abrupte, depuis les contreforts du pied jusqu'aux nuages de la cime, offre une muraille lisse de mille mètres à pic.

Mais cette muraille ne borde pas immédiatement le rivage parallèle. Large de deux cents kilomètres, une bande de talus, de gradins et d'éboulis prête aussi à l'escalade. Ce n'est plus, il est vrai, une rampe en paliers : c'est un tohu-bohu de rocs, de forêts, de chaînons, de terres coulantes, de gorges et de fissures. Les pluies énormes de l'Océan Indien jettent contre cette façade des torrents d'eau qui redescendent à la mer en masses puissantes, et chacune de ces courtes rivières creuse et déblaie sa vallée verdoyante qui peut mener les routes humaines des ports maritimes aux « ports » montagneux, du rivage accore aux cols (*necks*) perdus dans les nuages.

Au sud et vers le centre des Drakenbergen, deux vallées fluviales offrent des routes fréquentées, quoique difficiles : parti d'East-London, un chemin de fer emprunte la coupure du Kei (*le Grand Fleuve*) et escalade le Stormberg à dix-sept cents mètres d'altitude; partie de Durban ou de Port-Natal, une autre ligne empruntant la trouée plus célèbre de la Tugela atteint au pied des monts la fameuse Ladysmith et bifurque pour élever ses deux embranchements jusqu'aux *necks* de Laing et de Westown, à seize cent quatre-vingts mètres d'altitude. Mais c'est plus au nord, par les vallées spacieuses de la Komati, de l'Olifant, du Limpopo et du Sabi que notre cirque a

ses grandes entrées naturelles : le Limpopo surtout, qui prend sa source au loin dans l'intérieur du cirque, ouvre vers la mer la seule porte vraiment royale, d'accès commode et de traversée spacieuse, par une brèche de cent kilomètres de large.

Les pluies tropicales ont de ce côté si fortement battu la muraille de notre enceinte que, découronnée, croulante, elle a laissé tomber à ses pieds un haut et long talus de débris, dont les eaux diluviales ont nivelé la pente, si bien que du rivage indien on peut gravir sans secousse et sans peine jusqu'au rebord du cirque. Mais, au-devant de ce talus, les alluvions ont aussi créé une bande marécageuse de rivages humides, de lagunes et de marigots : les fièvres, les forêts, les jungles et les fauves de ce rivage pestilentiel ont longtemps fermé cette porte; ce n'est que tout récemment que les ingénieurs ont ouvert par ici leurs chemins de fer de Lourenço-Marquez à Prétoria et de Beira à Salisbury.

Ainsi clôturé de toutes parts vers l'extérieur, le Colisée sud-africain présente à l'intérieur l'exacte disposition des *plazas* espagnoles. Car il n'a pas seulement une pente de gradins circulaires qui convergent vers le centre, — longue pente sans brusque inclinaison : partie des deux mille mètres de l'enceinte, elle met cinq ou six cents kilomètres pour descendre vers le centre, et le fond de l'arène reste encore à mille mètres d'altitude. Mais notre Colisée, en outre, a, comme les *plazas* espagnoles, ses deux côtés *de sombra* et *de sole*, de l'ombre et du soleil.

Palcos de sombra : dans la moitié orientale qui, sous l'ombre des Drakenbergen, est plus voisine de l'Océan Indien, la fraîcheur, les eaux courantes, les forêts et la verdure font des vallées supérieures de l'Oranje, du Vaal, de l'Olifant et du Limpopo un charmant pays, sain, fertile, agréable. Le talus des monts et la pente des gradins sont parsemés de collines, têtes (*kopjes*) ou lignes de partage (*rands*), coupés de rivières constantes, abreuvés de pluies régulières, et le retour alternatif de saisons chaudes et froides, d'hivers et d'étés, y rend la vie facile à tous les êtres, plantes, bêtes et gens. Les troupeaux et les peuples y pullulent. Ils y gagnent en force et en grandeur. Les carnassiers, hommes ou fauves, se disputeront toujours ce côté de l'ombre : les plus forts seuls pourront s'y maintenir.

Asientos de sole : en face, dans la moitié occidentale qui se relève du fond de l'arène à la clôture atlantique, c'est le soleil dévorant, desséchant, assoiffant. Sans eau, sans ombre, c'est le désert, le *Kalahari*, le Champ de la Soif, *Dorstveld*, où les vents soulèvent en vagues mouvantes les sables de la dune, où les pluies capricieuses ne tombent qu'en déluges intermittents mais terribles, pour s'évaporer aussitôt ou croupir quelques jours en des lagunes salées. Sables rouges, traînées de galets, bancs de roches, plaques de sel ou mares de boues salines, parfois vastes marais superficiels et temporaires : sur neuf cents kilomètres du nord au sud et sur quatre cents kilomètres de l'est à l'ouest, ce Sahara sud-africain n'a

jamais pu servir que de repaire aux fugitifs chassés de l'ombre, aux bêtes et aux peuples traqués par les plus forts : animaux et gens de la Brousse, *Bushmen*, ces fugitifs, rabougris de taille, rabaissés de courage et d'intelligence, toujours diminués en nombre et en force, achèvent ici la vie la plus misérable dans un halètement continuel de soif et de crainte; les chèvres n'y rencontrent l'abreuvoir qu'à plusieurs mois d'intervalle et les antilopes, dit-on, y sont habituées à vivre sans boire.

Pourtant, réunissant le Vaal, le Calédon et toutes les eaux descendues des Drakenbergen, le fleuve Oranje draine par ici tout le côté de l'ombre. Il traverse ce désert pour atteindre la falaise atlantique. Mais son cours est à demi souterrain. Le fleuve a, dans le plateau, creusé une rigole profonde, où il se précipite par les Cent Chutes et où il disparaît presque aux yeux, entre deux berges de cent mètres : rien de lui, ni fraîcheur ni poussière d'eau, ne monte jusqu'aux steppes arides qui le bordent.

*
* *

Tel est en ses grandes lignes notre cirque sud-africain et voici, dans la série des *corridas*, celles que l'histoire écrite peut enregistrer. La liste en est bien courte : l'histoire écrite ne remonte qu'à trois siècles.

Dès une antiquité reculée cependant, ce pays attira des convoitises lointaines : au long de l'Océan Indien, un peuple de mystérieux navigateurs vint débarquer

aux bouches du Sabi et du Limpopo pour remonter le cours de ces fleuves, atteindre la grande porte des monts et exploiter les *placers* d'or que nos *prospecteurs* retrouvent aujourd'hui dans le pays des Matabélés. Sur cette route, les ruines d'une grande ville préhistorique à Zimbabya et de nombreux postes à des étapes régulières ont suscité les théories des archéologues : Phéniciens d'Hiram et de Salomon, Arabes ou Himyarites de la mer Rouge et de l'Hadramaout, quels sont les marins qui laissèrent, en cette place, ces forteresses de granit, ces enceintes de tours, ces murs énormes et ces monolithes? Les Anglais croient avoir retrouvé l'Ophir de Salomon en ce pays de Gasa, et ce souvenir biblique n'a pas médiocrement servi chez eux la renommée de cet Eldorado.

La première conquête historique fut amenée par l'expansion religieuse des Arabes. Descendant les côtes de Zanzibar, l'Islam et les Arabes chassèrent devant eux les peuplades noires qui refusaient la religion, les « infidèles », les « mécréants » : *Kâfir*, disaient les Arabes; nous disons encore les *Cafres*. Venus du nord, au long de la côte orientale, il semble que ces Cafres nègres aient pénétré dans notre cirque par la grande porte du Sabi et du Limpopo : en même temps, poursuivant leur marche côtière, leurs bandes contournaient la clôture des monts, par l'est et par le sud, et s'avançaient de fleuve en fleuve jusqu'à la baie d'Algoa et jusqu'aux premiers caps de la mer Australe.

A l'intérieur du cirque, les Cafres, suivant le mode

qui préside à l'histoire de ce pays, s'emparèrent du côté de l'ombre en expulsant et massacrant les premiers détenteurs. Ceux-ci n'étaient pas noirs, mais cuivrés. Fier de son éclat d'ébène, de sa beauté physique et de sa férocité morale, le Cafre avait mille raisons de mépriser et de détruire cette race inférieure de peau-cuivrés, que nous appelons Hottentots, mais qui se donnent à eux-mêmes le nom de *Khoï-Khoïn*, « les Hommes ». Car leur bel éclat de cuivre, leur solide charpente et leur haute taille leur permettent de se considérer, à leur tour, comme les seuls hommes, en comparaison d'autres peuples qu'ils ont exterminés ou dépossédés jadis, les misérables « Gens de la Brousse », *Bushmen*, comme nous disons, les « incirconcis », les « abjects », *Bachimanes*, disent aujourd'hui les indigènes sud-africains : on donne en ethnographie le nom de *Sans* à cette humanité primitive, rabougrie, déteinte, sans taille, sans couleur, sans forces, presque sans formes, tant sa peau demi-fauve, ridée et ravinée par le jeûne ou distendue par la graisse, dessine mal les traits et la silhouette d'êtres humains!

Sans, Hottentots et Cafres, il est impossible d'expliquer la distribution de ces races ou peuples dans l'Afrique australe, si l'on n'imagine pas leur histoire inconnue de la manière que voici. Les Cafres trouvèrent le cirque entier aux mains des cuivrés. Mais déjà les Hottentots avaient accaparé le côté de l'ombre et rejeté vers le soleil les malheureux Sans : tout l'occident du cirque, la steppe au sud comme le

désert au nord du fleuve Oranje, est encore nommé « Pays des Bushmen ». Dépossédés par les Cafres, les Hottentots durent à leur tour quitter l'ombre et prendre le chemin de la soif. Ils se réfugièrent dans les parties du désert les plus habitables, vers le sud et le sud-ouest : sur les deux revers de l'enceinte méridionale, ils occupèrent et les gradins des *karrous* extérieurs, qui regardent la mer, et les steppes de l'intérieur qui, arides, mais non pas entièrement désolées descendent vers le fleuve Oranje; de ce pays des Bushmen méridionaux, les Hottentots chassèrent encore les Sans, qu'ils réduisirent aux parties les plus affreuses du désert, vers le nord et le nord-ouest, au long de l'enceinte atlantique.

Le cirque fut désormais partagé entre ces trois groupes : Sans au désert du nord-ouest, Hottentots aux pentes sèches du sud-ouest, Cafres aux vallées et plaines verdoyantes de tout l'orient.

Noirs sur cuivrés, cuivrés sur fauves, ce furent durant des siècles de belles bousculades et des massacres, dont nous avons pu voir encore les derniers. Il y a trente ans à peine, les Ma-chonas du Zambèse chantaient à la danse :

Chantons! Dansons! Vive la joie!
Les Ma-tabélés viendront demain,
Et nous courrons à nos trous,
Mais avant d'y pouvoir entrer,
Les Ma-tabélés nous mangeront.

Les Cafres étaient de beaucoup les plus nombreux, les mieux armés, les mieux dressés à la guerre et les

plus féroces. Et ils étaient les mieux convaincus de la supériorité de leur race et de leur peau. Et ils avaient les religions les plus favorables au plein exercice de leurs facultés guerrières : tels d'entre eux n'adoraient que la sagaie et le bouclier. Et sans cesse, pour boucher les vides de la guerre, de nouveaux renforts leur montaient des fourmillières noires de la région côtière. Là, dans les forêts et les jungles bordières de l'Océan Indien, depuis le Zambèse jusqu'à la baie d'Algoa, cette Cafrerie grouillante croissait toujours en nombre et en force par la précocité prolifique de cette race et par l'habitude impitoyable de supprimer les enfants mal venus.

Or, entre les montagnes et la mer, chaque tribu produisant à son tour quelque « Grand Lion » mangeur d'hommes, une bande, un camp ou un empire militaires se formaient, dont les ravages étendus au loin couvraient les deux revers des monts : tels les féroces Ama-Zoulou, « les Gens de Zoulou », qui sous la conduite de Tchaka, leur « Grand Lion », gagnèrent une si terrible renommée au début du XIXe siècle et, durant cent ans, exercèrent leur apostolat de massacre; tels les Ma-tabélés qui, dans l'angle nord-est du cirque, entre les monts du Sabi et les chutes du Zambèse, établirent leur terrible domination sur toutes les tribus mi-noires ou cuivrées, claires ou foncées, et, des Ba-Nyais, des Ma-Kalakas, des Ma-chonas, etc., firent des Ma-cholés, « des Esclaves »; tels encore les Ba-Mangouatos qui sur la rive gauche du Limpopo, autour du grand camp de Chochong,

fondèrent leur empire nègre de Khama. Les Cafres auraient fini par exterminer ou asservir toutes les autres races, si, par les portes méridionales du cirque, un nouveau peuple élu n'avait fait son entrée : les Boers.

*
* *

Mélange de sang hollandais, français et, pour une part aussi, hottentot, les Boers vivaient depuis deux siècles sur l'extrême bordure du continent, entre les monts et la mer, au long des rivages atlantique et austral.

En 1652, la Compagnie hollandaise des Indes avait établi en la baie de la Table un poste de relâche pour ses navires tournant le cap. Simple entrepôt, cette petite ville du Cap ne devait que fournir aux vaisseaux des vivres frais et des provisions : un cercle de villages et de cultures lui fit une banlieue, dans laquelle on massacra soigneusement les indigènes hottentots et où l'on établit des colons hollandais et allemands, amenés des Frises, avec des esclaves nègres ou malais, amenés du Soudan ou de Java.

En 1688-1689, des huguenots français survinrent en assez grand nombre (comparés aux Hollandais fort peu nombreux) et avec leurs femmes (la plupart des Hollandais, célibataires, avaient dû verser dans le métissage hottentot) : ils furent installés sur le pourtour de la ville et banlieue hollandaises, en des fermes et établissements agricoles, qui formèrent une seconde zone, plus large, moins dense, dans laquelle

on extermina non moins soigneusement les indigènes et où l'on planta aussi du « bois d'ébène » et du « bois des îles ».

Enfin, un troisième cercle se forma des gens d'aventure ou de commerce, citadins ruinés, fermiers entreprenants, mulâtres ou esclaves *marrons*, qui se détachaient vers l'intérieur pour la chasse à l'homme ou à la bête, pour le trafic avec les Cafres et les Hottentots, pour la pâture et l'achat des bestiaux, — sorte de zone militaire où les aventuriers, campés sous la tente et les hangars, ne vivaient guère que de leur gibier et de leurs troupeaux.

Citadins hollandais, fermiers français, aventuriers mélangés et de plus en plus métissés : entre ces trois zones concentriques, la Compagnie avait assuré la cohésion en imposant l'unité de langue et de bible; dès le XVIIIe siècle, bon gré mal gré, les huguenots français avaient dû adopter l'idiome et le culte néerlandais. Ces trois zones d'ailleurs ne couvraient qu'une très faible superficie entre le rivage et les monts, la seule bordure côtière jusqu'aux premiers gradins de l'enceinte. Les *karrous* arides avaient arrêté leur pénétration vers l'intérieur et le nord : c'est au long du rivage, vers l'est et la Cafrerie, que marchaient colons et aventuriers. Leur avant-garde atteignait la baie d'Algoa sur l'Océan Indien, quand les Anglais, après une courte occupation (1795-1801), annexèrent définitivement cette Nouvelle-Hollande (1804).

L'annexion anglaise eut pour premier résultat de

barrer aux Boers l'entrée de la Cafrerie. Car, voulant remplacer la capitale hollandaise, le Cap, assise au bord de l'Atlantique, les Anglais entreprirent de fonder sur la baie d'Algoa Port-Élisabeth, qu'ils peuplèrent de colons anglais et autour de laquelle une banlieue anglaise ou allemande s'étendit bientôt jusqu'au pied des montagnes : cette partie orientale de la colonie et la côte indienne sont restées jusqu'à nos jours le domaine des *Britishers*, en face des *Afrikanders* qui tiennent les côtes australe et atlantique.

Le voisinage de ces Britishers ne pouvait pas convenir aux aventuriers de la troisième zone, qu'il gênait dans leur pâture et dévastation du sol, et dans leurs massacres des indigènes. A leur tour, les fermiers de la seconde zone, inquiétés par une série de mesures touchant l'église et la langue, furent révoltés par l'affranchissement de leurs esclaves et par les fourberies des fonctionnaires britanniques. En 1832, le Parlement anglais impose à tous les colons la libération de leurs esclaves moyennant une somme de 76 millions à répartir entre les maîtres : le gouvernement anglais et ses fonctionnaires, détournant 46 millions, n'en distribuent qu'une trentaine. Les pères de ces fermiers jadis avaient fui la tyrannie de Louis XIV : les fils n'oubliaient pas cet exemple. Confiants dans les promesses du Seigneur à ses peuples élus, ils résolurent de fuir cette terre d'Égypte et la loi inique de Pharaon. Comme Israël, ils se jetèrent au désert. Poussant devant eux leur avant-garde d'aventuriers et, de *karrous* en *karrous*, hissant

leurs lourds wagons à bœufs, traînant leurs bêtes et leurs familles, ils allèrent vers le Chanaan ignoré, que le Seigneur leur devait quelque part (1835) : ce fut le grand exode, le grand *Trek*.

Par les portes du sud, les Boers entrèrent dans le cirque. Après les sables des karrous et les rochers des monts, la verdure de l'Oranje leur apparut. Ils allèrent tout droit à ce côté de l'ombre et, suivant les préceptes et les exemples bibliques, ils traitèrent en Amalécites les Cafres qui l'occupaient. Ils exterminèrent rois et peuples, hommes et enfants. Pendant quarante ans, dans cette Cafrerie de l'intérieur, du droit de leur peau blanche et de leurs fusils, les Boers allongèrent leur trouée sanglante, de l'Oranje au Vaal et du Vaal au Limpopo, et ils l'élargirent des pentes des Drakenbergen aux confins du désert.

Grikouas, Basoutos et Betchouanas, toutes les peuplades que le Boer rencontra furent coupées en deux, et les débris en furent rejetés à droite et à gauche, d'un côté sur les deux revers des monts orientaux, de l'autre dans les premières steppes du Kalahari. Entre ces deux haies de Cafres décimés, le Boer serait allé jusqu'à l'autre bout du cirque, jusqu'au Zambèse, si, derrière le Limpopo, les Ma-tabélés, qu'il chassait devant lui, ne s'étaient enfin retournés pour lui tenir tête. Confédérés aux autres Zoulous de la côte et de l'intérieur, ils dressèrent une muraille vivante que le Boer ne put jamais franchir. Le Limpopo devint l'extrême frontière boer vers le Nord. Mais, de l'Oranje au Limpopo, l'espace ne manquait pas : onze cents

kilomètres de long sur trois cent cinquante de large, en gros l'espace de Dunkerque à Perpignan et de Perpignan à Bayonne.

Sur cette terre sanctifiée par l'hécatombe de vingt peuples et par trente ans de chasse aux « créatures », *schepsel* (disent les Boers en parlant des Cafres, Hottentots et autres bêtes humaines), les « hommes », *menschen* (c'est le nom que les Boers se réservent à eux-mêmes), restaurèrent la sainte vie des patriarches. Ces fermiers redevinrent des semi-nomades. Ces descendants d'Européens ne furent plus que des *Afrikanders*. Ils tournèrent le dos à la culture européenne et à la civilisation moderne, pour ne contempler que les modèles bibliques et la simplicité de Chanaan.

Dans sa ferme isolée, sur son plancher de terre battue, cimentée de sang de bœuf et cirée de bouse de vache, le Boer vécut en pleine vertu, en pleine obéissance à la loi mosaïque, mais en pleine négligence aussi de nos lois profanes et même de nos règles les plus élémentaires d'hygiène et de propreté. Avec sa barbe inculte, ses cheveux en broussaille, sa figure jamais lavée, ses mains et ses pieds terreux, il perdit de jour en jour au regard de l'Anglais la blancheur de peau, seul indice d'une race supérieure et digne de vivre. Nous retrouvons ici l'un des principes fondamentaux du droit des gens sud-africain : c'est par la grâce de la supériorité de peau que les Hottentots bien jaunes ont massacré les Sans, que les Cafres bien noirs ont massacré les Hottentots et que les Boers demi-blancs ont massacré les Cafres :

aujourd'hui, l'Anglais, rose et blond, acquiert de son *tub* quotidien le droit de massacrer les Boers.

A l'égard de « ses » Boers, l'Anglais a toujours nourri un autre sentiment : à ses yeux, ce ne sont toujours que des esclaves fugitifs, des peuples *marrons*, évadés de son domaine, sur lesquels ni le temps écoulé ni les contrats intervenus ne peuvent périmer ou abolir ses droits de légitime propriétaire.

Au lendemain même de leur évasion, il a pensé les rattraper. Car, dans le premier élan de leur fuite, remontant les pentes orientales du cirque et franchissant l'enceinte des Drakenbergen, les Boers avaient sauté dans la vallée de la Tugela et, massacrant les Cafres de la côte, ils redescendaient vers l'Océan Indien : l'Anglais, maître de la mer, débarqua aussitôt à cette côte de la Tugela et en fit sa colonie du Natal (1840). Les Boers reprirent le chemin du *veld* libre : remontant les gorges de la Tugela, ils rentrèrent dans le cirque. L'Anglais, de ce côté, n'osa pas les suivre; mais, pour leur fermer toute issue, il conquit au nord et au sud du Natal, en quarante ans de guerre (1840-1879) contre les Zoulous, les Grikouas, les Ba-soutos, etc., toute la Cafrerie côtière : des Britishers de Port-Élisabeth aux Portugais de Lourenço-Marquez, quinze cents kilomètres de Cafrerie anglaise (sauf le petit Tonga allemand) interdisent aux Boers l'accès de l'Océan Indien.

Mais vers le sud l'Anglais, plus confiant en l'appui de Port-Élisabeth, entreprit la poursuite de ses fuyards. Il gravit les karrous, franchit les passes des

monts et même les gués de l'Oranje, et il proclama sa souveraineté au nord du fleuve (1848). Devant lui, les fuyards déguerpirent encore et, derrière lui, la double haie des Cafres menaçait de se refermer : en 1854, l'Anglais repassa l'Oranje en abandonnant aux Boers la rive droite du fleuve. Il semblait reconnaître officiellement la pleine indépendance des deux États fondés par eux, l'État libre d'Oranje, entre ce fleuve et le Vaal, et la République Sud-Africaine ou Transvaal, entre le Vaal et le Limpopo. Mais cette reconnaissance n'était pas sincère : elle couvrait des réserves d'intention et des sous-entendus de mots qui éclatèrent au grand jour quand la découverte des mines de diamants, puis des mines d'or, vint aiguiser d'une pointe de cupidité et d'envie le mépris de race et la rancune d'ancien maître que l'Anglais gardait toujours à « ses » Boers.

*
* *

Les mines de diamants, découvertes vers 1870, ramenèrent les Anglais sur la rive droite de l'Oranje, où ils annexèrent les Grikouas occidentaux. Ces Grikouas métissés de cafre, de boer et d'hottentot, étaient semi-indépendants. Une part de leur territoire tout au moins avait été reconnue par l'Angleterre à l'État d'Oranje; car, sur la rive droite du fleuve Oranje, les Grikouas occupaient les deux bords du Vaal; or, il était indiscutable que le triangle formé par le confluent des deux rivières était pays boer. Les Anglais

venaient à peine de signer (1869) le traité d'Aliwal, qui fixait les frontières de l'État d'Oranje et qui lui reconnaissait ce territoire, où s'éleva plus tard la capitale du diamant, Kimberley. Néanmoins l'Angleterre annexa le district grikoua entre Oranje et Vaal. C'était un vol pur et simple que les Anglais eux-mêmes reconnurent : en 1876, ils en offrirent le remboursement et versèrent deux millions deux cent cinquante mille francs à l'État d'Oranje; mais Kimberley et les mines leur restèrent.

Cette annexion des Grikouas remit en contact l'Anglais et les deux États boers. L'État d'Oranje, faible, mal peuplé, cerné partout de possessions anglaises, n'inspirait à l'Angleterre aucune inquiétude : elle comptait en devenir souveraine à la première nécessité. Mais elle sentait dans le Transvaal un ennemi dangereux et irréconciliable.

Cet État du nord était vraiment la Boerie *irredenta*. Il avait été le refuge de tous les fuyards du Cap, du Natal et de l'Oranje, de ceux qui jamais n'avaient consenti le moindre pacte avec les envoyés de Pharaon et qui, dans cette grande étendue de terres fertiles, avaient décuplé le nombre de leurs familles prolifiques : les souvenirs du Natal, surtout, où l'Anglais (pensaient les Boers) avait usé d'une duplicité et d'une dureté féroces, créaient dans le cœur de ces Boers une haine inexpiable. Aussi, laissant l'État d'Oranje à son obscure tranquillité, c'est vers « ses » fugitifs du Transvaal que l'Anglais tourna son effort. En 1877, une occasion s'offrit. Le Transvaal avait

essayé de gagner les approches de l'Océan Indien par une longue guerre contre les Zoulous et par la construction du chemin de fer de Lourenço-Marquez. Les pertes d'hommes et les dettes contractées au dehors avaient ruiné l'État : en 1876, il ne restait que trois écus dans le trésor public. Découragés, une partie des citoyens voulurent tenter un nouvel exode à travers le Kalahari. Cette lassitude et une révolte des Cafres permirent à un commissaire anglais, sir Th. Shepstone, d'occuper avec trente hommes la capitale Prétoria.

Le Transvaal fut officiellement annexé. Mais les Boers prirent la campagne : après quatre ans de luttes, leurs victoires (dont la dernière et la plus célèbre fut celle de Majouba) et l'honnêteté de Gladstone leur rendirent en 1881 « l'indépendance sous la suzeraineté de l'Angleterre ». Puis un nouveau traité en 1884 supprima, par omission, cette suzeraineté britannique et, dans son langage douteux, traduisit exactement les conceptions de l'Anglais au sujet de « ses » Boers *marrons*, qu'en fait il ne pouvait pas remettre à la chaîne et dont pourtant il ne voulait pas admettre l'indépendance en théorie. Ce traité de 1884 ouvrit une période d'attente qui devait durer jusqu'en 1895 : durant cette période, de nouveaux procédés furent mis en œuvre pour essayer par la patience ce que la force n'avait pu réussir. Du côté des Anglais, Cecil Rhodes; du côté des Boers, le président Kruger : toute la pièce allait se jouer entre ces deux hommes.

*
* *

Il est difficile parfois de mettre en système les idées ou les impulsions des hommes politiques, qui le plus souvent n'obéissent qu'au hasard et aux nécessités du moment. Il semble pourtant que Kruger et Cecil Rhodes, outre leurs intérêts égoïstes, ont toujours personnifié deux théories adverses. Le premier est le Boer de l'exode, qui n'aperçut jamais d'autre avenir pour son peuple que l'indépendance et la vie du *veld*, restreinte mais libre, pauvre mais biblique, demi-barbare mais nationale. La défiance de la nouveauté, le mépris de la civilisation et la haine de l'Anglais, d'une part, la croyance au Dieu de la Bible et la confiance aux destinées de son peuple élu, d'autre part, empêchèrent toujours Kruger de mesurer la juste valeur de ce qu'il voulait défendre dans le présent, au regard de ce qu'il compromettait peut-être dans l'avenir, et donnèrent à sa politique une continuité admirable, mais aussi une raideur infléchissable, qui ne pouvait aboutir qu'à la rupture.

Cecil Rhodes, par contre, n'était l'homme ni d'un pays, ni d'un peuple, ni même d'une race, mais de toute une civilisation. Il fut l'homme du Cap, sans doute, auquel il devait la santé, la fortune et la puissance. Il fut l'homme de l'Angleterre, à laquelle il devait le jour et la renommée. Il fut l'homme du panbritannisme et de cette race « britonne », qui saluait en lui l'un de ses « surhommes », l'un de ses types repré-

sentatifs. Mais, plus encore, il fut ou voulut être l'homme d'un continent et l'homme d'une conception politique et religieuse.

Comme d'autres jadis ont donné l'Amérique du Sud à la civilisation espagnole, ou plutôt latine et catholique, comme d'autres aujourd'hui veulent donner l'Asie à la civilisation russe, ou plutôt slave et orthodoxe, Cecil Rhodes voulut donner l'Afrique, du Cap au Caire, à la civilisation anglo-saxonne, ou plutôt germanique et protestante (car Anglais, Américains ou Allemands, qu'importaient à ses yeux ces prénoms d'une seule et même famille et ces variantes à peine nuancées d'une seule et même conception de la vie!). Ses contemporains le saluaient du nom de Napoléon du Cap; il voulait que la postérité le surnommât l'Alexandre de l'Afrique. Comme Alexandre groupa toutes les forces rivales de la Grèce pour helléniser l'Asie et donner à cet Orient barbare la liberté et la dignité grecques, Cecil Rhodes espérait grouper en sa main toutes les forces saxonnes pour imposer aux barbaries africaines la discipline ennoblissante de la raison germanique et la foi moralisante de son protestantisme darwinien.

Vingt ans, il marcha vers ce rêve; mais il ne suivit pas toujours les mêmes chemins. Parti d'abord sur la grand'route de la paix (1885-1894), il obliqua soudain (1895) vers le sentier de la guerre.

Car, de 1885 à 1894, il mit d'abord sa confiance dans les moyens pacifiques et il voulut faire la fortune de l'Afrique par les mêmes moyens que la

sienne propre. Toute sa fortune personnelle reposait sur le syndicat des mines de diamants. Dans cette Afrique australe, où il était arrivé pauvre et malade en 1871, il était devenu en 1885 le riche et grand Cecil Rhodes parce qu'il avait « amalgamé » en une société unique, *De Beers mining Compagny*, une multitude de petites compagnies qui, sur les champs de Kimberley, se faisaient une mortelle concurrence. C'était par la persuasion, mais par la pression aussi et la menace et la demi-contrainte, c'était par le calcul des intérêts communs, mais par la démonstration aussi des forces mobilisables, qu'il avait imposé cette coopération.

Ce furent les mêmes théories et les mêmes procédés qu'en 1885, devenu député, puis ministre du Cap, il transporta dans la politique africaine. Toute l'Afrique, du Cap au Caire, lui apparaissait déjà comme un gigantesque champ de diamants, recélant des richesses incalculables qu'il s'agissait de mettre au jour. Mais il voulait commencer par l'Afrique du Sud et quand, en 1884, Gordon lui demandait de l'accompagner à Khartoum : « Ma besogne n'est pas à ce bout de la carte, répondait Cecil Rhodes. Quelque jour, j'espère vous rejoindre à Khartoum; mais ce doit être par le sud ».

Or cette Afrique du Sud était divisée entre de petites sociétés nationales ou politiques, le Cap, le Natal, l'Oranje, le Transvaal, etc., dont les rivalités et la concurrence étaient le plus grand obstacle à la prospérité commune. Il fallait, avant tout, les syndi-

quer de gré ou de force. De leur plein gré, le Natal et le Cap viendraient à cette fédération. De mauvais gré, l'Oranje y consentirait encore. Seuls, le Transvaal et Kruger auraient besoin d'être contraints. La contrainte morale, pensa d'abord Cecil Rhodes, serait suffisante. A ce vieillard et à ce pays pauvre, il suffirait de démontrer qu'ils n'échapperaient pas; qu'ils avaient contre eux la jeunesse et la richesse du grand « promoteur »; et que la résignation leur était tout à la fois le parti le plus sage et le calcul le plus avantageux.

Dans sa vie de financier, Cecil Rhodes avait rencontré un autre Kruger, dont il n'était venu à bout que par un savant mélange de ruse et de force. Car, chef de la *De Beers Company* et rêvant l'annexion de toutes les autres sociétés minières, Cecil Rhodes avait trouvé devant lui le célèbre Isaac Barnato, chef de la *Kimberley central Company*. Entre eux, pendant près de dix ans (1879-1888), la lutte avait été sans merci. C. Rhodes offrait « l'amalgamation » que Barnato s'obstinait à refuser. Tout avait bien fini, grâce à une force irrésistible que Cecil Rhodes avait en 1887 gagnée à sa cause : l'argent de Rothschild força Barnato à capituler; en avril 1888, Cecil Rhodes annonçait aux actionnaires de sa *De Beers* que toutes les mines diamantaires étaient désormais sous leur contrôle. Comme on avait acculé jadis Barnato, il fallait acculer aujourd'hui Kruger et ses Boers.

Il fallait d'abord donner à ces éternels fuyards la sensation qu'on les tenait et qu'ils ne s'échapperaient

plus par quelque nouvel exode. Le Natal, la Cafrerie anglaise et les terres allemandes et portugaises les enfermaient à l'est. Mais au nord le continent s'ouvrait encore devant eux et ces pasteurs ambulants mettaient toujours leur espérance en quelque nouveau *trek* du côté du nord-ouest : à travers le royaume de Khama et le Kalahari, quelques-uns déjà avaient essayé de fuir encore vers les côtes atlantiques et les forêts congolaises. Or Cecil Rhodes comprenait et avouait que, sans les Boers pour l'exploiter, l'Afrique du Sud entre les mains anglaises perdait toute valeur. Il fallait donc encercler les Boers vers le nord. L'annexion des Betchouanas occidentaux (1885) et la fondation de la fameuse *Chartered Company* (1889), qui conquit et réunit sous le nom de Rhodésia les territoires de Khama, des Ma-tabélés, des Ma-chonas et, par delà même le Zambèse, des Barotsés, coupèrent le Transvaal du reste de l'Afrique : le chemin de fer, poussé de Kimberley à Mafeking, puis à Boulouwayo, puis à Salisbury, et qui redescend aujourd'hui vers Beira, fut comme la grande parallèle qui devait enclore la citadelle boer.

Le futur associé était circonscrit de toutes parts : il ne pouvait plus fuir. Cecil Rhodes pensa qu'avec de bonnes paroles on en viendrait maintenant à bout. Cecil Rhodes ne cachait pas ses désirs de mettre le futur syndicat sud-africain sous les couleurs anglaises ; mais il proclamait que l'étiquette n'empêcherait nullement le produit d'avoir ses qualités et son action spécifiques : sous le drapeau anglais, l'Afrique du Sud

resterait *afrikander*. Dans la colonie du Cap, Cecil Rhodes gagna la confiance de l'*Afrikander Bond*, qui cherche à maintenir la communauté de langue et de sentiments entre tous les Hollandais du continent austral. Cecil Rhodes en cette alliance apportait une conviction sincère : il pensait que l'Afrique du Sud fédérée devrait, comme l'Irlande (car il était alors *home-ruler* et ami de Parnell), faire partie de l'union impériale, mais sans rien sacrifier d'elle-même; en gardant ses droits et sa personnalité, elle serait actionnaire du grand syndicat panbritannique, comme à l'intérieur même de sa propre fédération les États et colonies seraient actionnaires de son petit syndicat sud-africain.

Et même, dans le syndicat panbritannique, l'avenir, pensait Cecil Rhodes, réservait peut-être aux Afrikanders un rôle notoire et une influence prépondérante. Plus voisins par la race et par la langue des autres Saxons d'Allemagne, plus voisins aussi par leurs frontières de l'Empire allemand et de ses colonies sur l'Atlantique et sur l'Océan Indien, peut-être les Afrikanders seraient quelque jour la pierre angulaire d'un plus vaste édifice, les négociateurs du syndicat parfait qui engloberait tous les peuples germaniques, toutes les forces de la civilisation nouvelle, tous les serviteurs du vrai Dieu : entre les Anglo-Saxons d'Angleterre, d'Amérique, d'Australie, etc., et les Saxons du continent européen ou des colonies allemandes, les Afrikanders un jour seraient le trait d'union.

Devenu premier ministre du Cap grâce à l'appui de l'*Afrikander Bond* (1890), Cecil Rhodes, que les Hollandais appelaient alors « l'Anglais au cœur africain », s'efforca de gagner à ses rêves tout l'élément boer de la Colonie et des États voisins. Il allait répétant que le salut de l'Afrique est dans la coopération des deux races et il composait son ministère par cette même coopération. L'Anglais, disait-il, ne doit être que le ferment excitateur au milieu de cette masse compacte, mais solide, de laboureurs et de patriarches hollandais, et lui-même, il ne cherchait qu'à éveiller par ses promesses d'avenir l'ambition panafricaine au cœur de ces placides paysans (1890-1894).

Et mieux qu'en ces promesses d'avenir, Cecil Rhodes mettait son espoir dans les intérêts présents. Il pensait que la richesse britannique viendrait à bout des préférences ou des consciences nationales. Il disait que chaque homme — et il croyait que chaque peuple — a son prix : l'Angleterre aurait assez d'or pour acheter ces paysans de l'Afrique du Sud. Entourés de colonies et de possessions britanniques, les Boers prendraient l'habitude d'y venir gagner une vie plus large : déjà, dans la Rhodésia, un grand nombre s'enrôlaient à la solde anglaise. De nouveaux besoins, des mœurs moins rustiques et une économie moins étroite entraîneraient pour le Transvaal des relations plus fréquentes avec le voisin, c'est-à-dire avec l'Anglais, et une dépendance plus directe du capital étranger. Tôt ou tard, dans la conscience publique et privée des Boers, l'or anglais arrive-

rait à introduire la notion des intérêts communs Pour hâter cette conversion, Cecil Rhodes entre prit d'intéresser toute la richesse anglaise à son entre prise africaine. Quand la *De Beers* lui eut enfin donn le contrôle de toutes les mines diamantaires, Ceci Rhodes exigea que les statuts nouveaux réservassen une partie des bénéfices à l'extension des possession anglaises vers le nord (1888). L'année suivante, i syndiquait toutes les puissances financières ou mon daines de Londres pour obtenir la fameuse *Charte* d sa *British South Africa Company*, à laquelle le gou vernement anglais livra « le protectorat du Bechua naland et des contrées situées plus au nord ». Grâc à cette *Chartered*, toute la richesse anglaise allai avoir quelque part dans la *Rhodesia* : les emprunts consentis par la métropole, mettraient dans la mai du directeur, Cecil Rhodes, une petite armée contr les Boers réfractaires.

Mais voici qu'un hasard renversa tout ce calcul La découverte des *placers* du Witwatersrand vint e 1887-1890 mettre l'or entre les mains des Boers. Tou changeait : cet or, que Cecil Rhodes appelait le gran levier du monde, passait à l'ennemi; la destinée sem- blait trahir le Napoléon du Cap pour son rival, l président Kruger.

*
* *

Si l'on veut mesurer l'influence de cette découverte des *placers* sur la conduite des affaires sud-africaines,

il faut relire certaines confidences de Cecil Rhodes à son ami W. Stead[1].

Cecil Rhodes, à Oxford (il y vint reprendre ses études de vingt-cinq à vingt-huit ans, en 1876-1878, une fois sa fortune faite), avait été frappé d'une phrase d'Aristote : « La vertu consiste à donner à la vie une tâche assez grande pour la remplir ».

Rentré en Afrique, il fit l'examen et le plan de sa vie présente et future. Roi du diamant et premier ministre du Cap, il vit bientôt que la richesse et la politique, le maniement de l'or et des choses humaines, ne peuvent suffire qu'à la médiocre vie de la foule. Fils de clergyman et, malgré tout, imbu de religiosité, il en vint à se convaincre que, seuls, pour un homme qui pense, le service de l'Éternel et la coopération aux œuvres de Dieu méritent d'être vécus. Si l'on pouvait croire vraiment au Dieu de l'Évangile et à la mission de Son Église, nulle vie ne serait comparable à celle d'un Ignace de Loyola, qui, de sa volonté personnelle et de sa milice toujours renouvelée, restaura et soutient encore l'édifice divin. Mais il est impossible de croire aux billevesées catholiques.

Cependant faites le calcul des chances et probabilités : il y a tout au moins cinquante chances sur cent pour que Dieu existe, non pas le Dieu mesquin du populaire, mais le Dieu grandiose des savants, Celui dont Darwin surprit les secrets et la loi, quand il nous révéla le dogme de l'évolution, Celui qui fit le monde et les êtres pour qu'une amélioration constante, par le simple fonctionnement de la sélection naturelle, éliminât les faibles et les impuissants et ne laissât subsister, en fin de compte, que les nobles, les beaux, les forts.

Voilà Celui qu'il faut servir et voilà l'œuvre divine à laquelle il faut coopérer. Or il est évident, à voir l'histoire universelle, que, pour la course à la survivance, le grand

1. Je résume ici deux articles de la *Review of Reviews*, novembre 1899 et avril 1902.

Handicapper a favorisé la race blanche; qu'Il semble lui avoir réservé le succès final; et que, dans cette race blanche, Il a désigné les peuples saxons pour remporter la victoire dernière. Car justice, paix et liberté sont les trois marques de l'Ouvrier divin sur les choses humaines. Quel est le peuple qui a répandu sur la plus vaste étendue de territoires la liberté, la paix et la justice? C'est l'Anglais....

Et Cecil Rhodes arrivait ainsi à cette conclusion inévitable : « Si réellement il est un Dieu et s'Il désire que je coopère à Son œuvre, je crois ne rien pouvoir davantage pour Le servir que travailler partout à l'unification et au triomphe des peuples britanniques et travailler particulièrement à peindre le maximum de la carte d'Afrique en rouge-anglais, *if there be a God, I think that what He would like me to do is to paint as much of the map of Africa british red as possible* ».

Mais quels moyens choisir ? La paix est le facteur essentiel du succès, parce qu'elle est aussi l'une des marques indispensables de l'œuvre divine : seule, elle conduit au règne de la justice et de la liberté. Ce n'est pas le fer guerrier, mais c'est l'or pacifique qui vraiment est le métal divin : c'est la richesse, fruit du libre commerce et du juste travail, qui remplira les desseins de Dieu. Au lieu d'un ordre de Jésuites, c'est un syndicat de milliardaires qui parviendra quelque jour à transformer le monde selon les vues divines : l'âge de l'or sera vraiment l'âge de Dieu.

Les mines d'or aux mains du Transvaal contrecarraient manifestement l'œuvre du Seigneur et les efforts de Son collaborateur dévoué. Du jour où cette abondante source de richesses échappait aux Anglais, non seulement c'était une énorme force distraite au fonctionnement du chantier divin ; mais c'était en outre l'abandon de cette force aux adversaires de l'œuvre divine, aux éternels coupe-route de

la marche anglaise, et à celui-là même que son inintelligence des choses éternelles, sa méconnaissance du dieu darwinien (tel que l'entendait Cecil Rhodes, car Darwin ne saurait être responsable de cette singulière interprétation), son culte de l'idole biblique et nationale faisaient le pire ennemi de tout progrès, à ce Kruger qui ne voyait dans le monde que son Afrique du Sud, et dans cette Afrique que son morceau de Transvaal, et dans ce Transvaal (ajoutait Cecil Rhodes) que les intérêts de sa rapacité : en 1886, avant l'exploitation des mines, Kruger pour son œuvre diabolique ne disposait que d'un budget de quatre millions de francs; en 1896, les mines allaient enfler ses revenus jusqu'à cent vingt millions.

Et l'on estimait à dix-sept milliards le capital encore enfermé dans ce coffre-fort naturel : était-il possible, était-il moral de laisser le divin outil en ces mains criminelles? Déjà l'on pouvait voir l'usage qu'elles en comptaient faire. Non seulement on devinait — les preuves manquaient pourtant — que Kruger escomptait une rupture de la sainte paix et qu'il préparait son peuple à la guerre par des achats secrets d'armes et de munitions. Mais l'on voyait plus clairement encore quel avenir il assurait à l'Afrique du Sud, en formant au Transvaal une nouvelle génération digne de lui. Partout des écoles nationales ouvertes et le hollandais restauré : en 1876, le Transvaal n'avait que 13 écoles fréquentées par 156 élèves; en 1886, il en avait déjà 96 avec 2 600 élèves; en 1896, il en aura plus de 500 avec 13 000 ou 14 000 auditeurs.

Donc, au lieu de se plier à la langue, à la discipline et à la civilisation britanniques et de devenir ainsi les collaborateurs de la bonne tâche et les participants de la vie vertueuse, voilà que ces Boers fanatisés allaient s'enfoncer dans leur vie égoïste, se confiner dans leur train-train national ou ne sortir de leur barbarie que pour convertir à leur schisme leurs frères de l'Oranje et leurs cousins du Cap : au lieu de cette grande Afrique de Dieu, où l'Anglais eût assuré la paix et distribué la justice, on verrait quelque jour une terre hollandaise de discordes et de petitesses humaines.

Quelque temps, Cecil Rhodes espéra du moins que le Dieu de Darwin, qui ordonna l'élimination des vieux au profit des jeunes, le débarrasserait, lui jeune homme de quarante ans à peine, de ce vieillard qui dépassait soixante-dix années. Mais le temps coula, et le grand vieux vivait toujours, et il poursuivait avec une obstination sénile sa petite tâche impie, et l'or sortait toujours plus abondant de la Ligne des Eaux Blanches, *Witwatersrand*. Tout près du Betchouanaland anglais, à deux étapes de la frontière britannique, une ville anglaise s'était élevée sur ce coin de Transvaal. Car c'étaient des étrangers, *uitlanders*, des Anglais ou des Britishers surtout, qui étaient venus exploiter les mines, fonder la capitale minière Johannesburg et travailler au profit de Kruger. Ne fallait-il pas que ces mines, exploitées par des Anglais, fussent anglaises?

En 1894, Cecil Rhodes tenta un dernier effort paci-

fique : il eut à Prétoria une entrevue avec Kruger; mais toute son éloquence échoua contre l'obstination du vieux Boer. Ce n'est pas que Kruger fût irréconciliable à l'idée d'une fédération sud-africaine. Mais Kruger voulait que le Transvaal, participant de cette fédération, n'en fut pas le prisonnier et, pour assurer la liberté future de son État et de son peuple, il demandait l'accès à la mer, la concession d'un port, entre Port-Natal et Lourenço-Marquez sur l'Océan Indien : il refusait toute autre négociation avant la réussite de celle-là, dont l'Angleterre ne voulait à aucun prix. Ces refus de Kruger et l'insistance de Cecil Rhodes firent tourner l'entrevue en une scène violente, d'où Cecil Rhodes ne sortit qu'avec les pires projets.

En 1895, premier effort de violence : Cecil Rhodes crut pouvoir renouveler sur ces mines d'or le coup de 1870 sur les mines de diamant ou le coup de 1876 sur Prétoria. En pleine paix, son fidèle Jameson, à la tête de sept cents hommes de main, entra dans le district minier et marcha sur Johannesburg, que les *Uitlanders* révoltés, pensait-il, allaient lui remettre. Mais les Boers battirent Jameson et le cernèrent : le coup était manqué.

Cecil Rhodes ayant ainsi rompu la période d'attente, la guerre était inévitable et, lui-même, il s'y prépara. Car la paix est désirable, pensait Cecil Rhodes, à condition qu'elle serve vraiment les desseins de Dieu; mais contre Ses ennemis irréductibles, quand tous les moyens de douceur ou de demi-contrainte ont

échoué, la guerre est le premier des devoirs, et les préceptes de la Bible deviennent alors le commandement suprême en ces matières délicates : « Vous tuerez le peuple de Macéda et vous ne laisserez rien subsister de cette race impie ».

Si tout aussitôt la guerre n'éclata pas, c'est qu'il fallait à Cecil Rhodes l'appui de la force anglaise; il lui fallait donc trouver pour le peuple anglais des prétextes ou des raisons. Réduit à ses seules forces, Cecil Rhodes sentait maintenant la tâche inégale : il ne disposait que de bandes sans importance et sans valeur; Kruger avait derrière lui tout un peuple armé. Comme jadis contre Barnato, il fallait aujourd'hui contre Kruger une grande force européenne. Cecil Rhodes pouvait en Angleterre compter sur de puissants amis. Le ministre des Colonies, J. Chamberlain, avait été le confident et le complice de son *raid* Jameson. La famille royale et la haute aristocratie, par nombre de leurs membres, émargeaient au budget du Syndicat des Diamants ou de la *Compagnie à Charte*. Tout près du trône, Cecil Rhodes, devenu le familier du prince de Galles, avait pu vérifier son axiome que tout homme a son prix, et dans les deux partis libéral et unioniste, à la Chambre des communes, à la Chambre des lords, dans la presse, au *Times* même, il avait encore vérifié cette loi expérimentale. Certaines portions du grand public, certaines villes étaient aussi gagnées d'avance à ses projets par leurs intérêts dans les mines d'or et de diamants : à la suite de J. Chamberlain, tout son

peuple de Birmingham s'était lancé dans l'agio et, depuis 1887, cette capitale des bijoutiers ne rêvait que fortunes soudaines dans la *bleue* de Kimberley ou dans les *goldfields* de Johannesburg.

Mais pour le grand public anglais, pour l'Écosse, pour Manchester, pour les travailleurs et les honnêtes gens des Trois Royaumes, il fallait découvrir ou créer des raisons légitimant contre le Transvaal l'emploi des forces impériales. Atrocités contre les indigènes; injustice contre les *Uitlanders*; mauvais sentiments et mauvaise foi contre l'Angleterre; souvenirs de Majouba : la presse soldée par Cecil Rhodes se chargea pendant trois années (1896-1899) de réunir et de populariser les griefs contre Kruger et contre son peuple. Elle enfla surtout la voix pour déplorer « la vie si amère » que la tyrannie boer faisait aux malheureux *Uitlanders*.

Il faut lire dans la brochure de M. Conan-Doyle (p. 25 et suivantes) le résumé de ce réquisitoire contre cette « oligarchie boer des plus corrompues, des plus vénales et des plus incapables », qui « suçait le sang des *Uitlanders* » et qui « riait au nez de cet infortuné *Uitlander* tondu par tout le monde » : amas d'épithètes, mauvaises raisons. Que, dans cette question des *Uitlanders* comme dans celle des indigènes, le Transvaal fût sans tort : l'énoncé d'une telle affirmation ferait sourire; pour ma part, je n'ai jamais connu de peuple sans crime. Il est certain que la corruption et la vénalité étaient régnantes dans l'administration boer. Mais, bonnes ou mauvaises, toutes les accusa-

tions contre les Boers prennent dans une bouche anglaise une valeur comique, presque bouffonne : meurtrier des Cafres, des Zoulous, des Basoutos et des Grikouas, le lion britannique, qui sur trois continents dévora moutons et bergers, accuse la cruauté du Boer, qui tondit en Afrique la largeur de son veld! et ces unionistes anglais, qui en Irlande refusent aux indigènes, aux légitimes et seuls maîtres du pays, le droit de se gouverner, réclament une autonomie et des droits presque souverains pour les étrangers, — car tel est le sens de *Uitlanders*, — non pas même fixés, mais à peine domiciliés au Transvaal!

Que l'on relise avec soin le réquisitoire de M. Conan-Doyle, et l'on verra, surtout après les confidences que l'honnête G. F. Esselen nous a faites tout à l'heure, qu'en réalité cette affaire des *Uitlanders* avait son nœud vital en un quatrième point :

4° Les *Uitlanders* n'avaient aucune part à la direction de l'instruction publique. M. John Robinson, directeur général du conseil d'instruction publique à Johannesburg, a estimé que la somme allouée aux écoles uitlanders se montait à 15 250 francs sur 1 575 000 francs consacrés à l'instruction publique, ce qui fait 2 fr. 90 c. par tête et par an pour les enfants uitlanders et 10 fr. 65 c. par tête pour les enfants boers

Tout le reste n'est que mauvaise querelle. Car, fermiers du Boer qui possède les mines d'or, les *Uitlanders* payaient sans doute une très forte redevance à leur propriétaire, et c'est le propriétaire qui, seul, prétendait fixer à son gré cette redevance et qui,

seul, en disposait à son gré. Mais notre droit européen et notre société actuelle ne reposent que sur un pareil fondement. Je ne dis pas que ce soit là l'équité parfaite; je crois qu'un jour le fermier-travail discutera plus librement avec le capital-propriétaire et que le partage entre eux sera plus équitable. Mais, pour le moment, la justice universelle admet ces usages : le Transvaal ne faisait donc qu'un emploi légal et légitime de sa propriété, en la louant moyennant les plus grosses redevances à ces étrangers qui étaient libres de l'affermer ou de s'en aller ailleurs.

Et les *Uitlanders*, à ce fermage, gagnaient si rapidement des fortunes si considérables qu'ils n'eussent pas songé à se plaindre, si l'on n'eût pris soin d'ulcérer « ces petits bobos d'une poignée d'Anglais » (comme dit M. Stead) en leur inoculant le virus politique. L'exploitation des *Uitlanders* par le « rapace » Kruger n'eût semblé illégitime à personne, si elle n'eût pas servi à fonder des écoles hollandaises et à réveiller la nationalité boer.

Trois ans de campagnes dans la presse anglaise amenèrent enfin le résultat souhaité : l'opinion publique réclama une intervention en faveur des pauvres *Uitlanders*; M. Chamberlain put adresser des remontrances, entamer de rogues négociations avec le président Kruger et, de subtilités en arguties, de mauvaises paroles en prétentions injustifiées, acculer peu à peu son adversaire aux résolutions irréparables.

Que M. Chamberlain ait délibérément souhaité, voulu, imposé la guerre : ce n'était dès 1899 déjà un

secret pour personne. On savait que l'homme d'É (et j'ai longuement exposé la chose dans mon li sur *l'Angleterre et l'Impérialisme*) avait besoin de ce guerre pour l'achèvement de sa politique impérialis Mais, en outre, on a découvert par la suite q l'homme privé avait aussi mis dans la guerre ses in rêts et ceux de sa famille, que mines d'or et four tures militaires lui devaient procurer un bénéf énorme et immédiat, et que le spéculateur en lui c laborait avec le *monopolist*.

Aux yeux de Kruger, d'autre part, que la gue n'ait pas semblé déplorable, ni même déplaisante, peut-être inopportune : je doute que l'on pui encore le nier. Je crois seulement que la responsa lité de cet état d'esprit doit remonter plus haut q Kruger lui-même, jusqu'à cet étrange chevalier d'Al magne, qui, de son nom impérial de Guillaume signa la fameuse dépêche au lendemain du r Jameson. Si Kruger n'avait pas cru sentir derri lui ce tout-puissant protecteur, peut-être eût-il mon plus de patience encore et, dans la forme, cédé a exigences de M. Chamberlain. Jamais en cette abo nable tuerie on n'exagérera la responsabilité de l'e pereur allemand.

*
* *

La guerre fut déclarée.... Les Anglais nous dis aujourd'hui par la bouche de M. Conan-Doyle qu sont convaincus de la justice de leur cause. Au dé

de la guerre, ils ne s'embarrassaient pas de telles raisons : ils disaient simplement que cette exécution était brutale, sommaire, sujette à critique et à regret, mais utile, nécessaire et, par conséquent, inévitable. Sûrs de leur force invincible, ils ne plaidaient alors que la simple franchise : « On ne fait pas d'empire sans casser des peuples ». Leurs journaux, de septembre 1899 à juillet 1900, ne tinrent pas d'autre langage.

Les revers leur ont donné quelques inquiétudes de conscience. Ils éprouvent maintenant le besoin de se dire et de dire aux autres qu'ils sont les défenseurs de la justice et les serviteurs de Dieu. Loin de nous la pensée de mettre en doute leur propre conviction ! Mais encore avons-nous le droit de leur rappeler la définition du fanatisme, que donnait un jour un humoriste anglo-saxon, l'américain Dunne : « Le fanatisme consiste à faire ce qu'on juge que le Seigneur ferait s'Il était au courant de la question ». En un jour tout prochain peut-être, les Anglais reconnaîtront eux-mêmes que leur conception actuelle de la justice est celle plutôt d'un Cafre ou d'un *matador* que d'un Gladstone et d'un Bentham. Pour plaire au Dieu de Cecil Rhodes, ils font aujourd'hui ce que jadis faisait le Cafre pour plaire à son dieu de la sagaie et du bouclier : dans l'intervalle, pour plaire au Dieu de Moïse, le Boer a fait aussi la même chose; mais ce ne leur est pas une excuse aux yeux de la justice humaine, qui n'a rien de commun avec ces hécatombes religieuses.

VI

LA ROYAUTÉ ESPAGNOLE

VI

LA ROYAUTÉ ESPAGNOLE

(Juin 1902.)

Le roi et la nation. — L'Espagne vivante et le désert de Madrid. — La théocratie madrilène. — La révolution napoléonienne. — Roi, clergé, politiciens et généraux. — L'exploitation des colonies. — La perte de Cuba. — Bilbao et le réveil de l'Espagne. — Renaissance industrielle, commerciale et agricole. — La paresse et la corruption madrilènes. — Barcelone et la révolution. — Unité et fédéralisme.

Le 17 mai 1902, Alphonse XIII, fils posthume d'Alphonse XII, ayant atteint sa seizième année, a été déclaré majeur et roi : la régence de sa mère Marie-Christine a pris fin. Conduit par douze sénateurs et douze députés, le Roi a paru devant les Cortès : « Je jure par Dieu et sur les saints Évangiles de garder la constitution et les lois : si je tiens mon serment, que Dieu me récompense; si j'y manque, que Dieu me punisse ». Conduit par deux cardinaux et trente évêques, le Roi est allé chanter un *Te Deum* dans l'église de Saint-François, le Panthéon de la catholique Espagne. Le 19 mai, conduit par cette horde de maréchaux et de généraux dont son royaume n'est

que trop bien pourvu, le Roi est allé passer la revue des troupes. Enfin, le 21 mai, il a présidé la grande course de taureaux, la « course d'État », qui, seule, aux yeux de la populace madrilène, inaugure vraiment le nouveau règne.

Serment pour les politiciens; *Te Deum* pour les prêtres; revue pour les généraux; taureaux pour Madrid : désormais Alphonse XIII est en règle avec les quatre pouvoirs dont sa royauté n'est que la mandatrice. Et l'Espagne? et son peuple? Un supplément de la *Gazette Officielle* leur a porté, avec la première proclamation du nouveau roi, de cordiales salutations et de belles promesses : « En recevant le pouvoir des mains de ma mère, j'envoie mon cordial salut au peuple espagnol.... Avec l'aide de Dieu, j'espère montrer à l'Espagne que je suis le premier Espagnol, non seulement par le rang, mais aussi par le dévouement à la patrie et par la poursuite de tout ce qui peut assurer son bonheur et sa grandeur dans la paix ». Cette politesse un peu distante et ces messages un peu lointains traduisent bien l'état des rapports entre l'Espagne et sa royauté.

Car l'Espagne est fort éloignée de sa capitale et de son roi. Les statistiques et recensements mettent en lumière un fait qui domine toute la vie matérielle et mentale du royaume. Les plateaux des deux Castilles et la vallée de l'Èbre, qui en occupent le centre, sont presque déserts et déshabités. La vie n'abonde que sur le pourtour maritime de la péninsule. Toutes les régions qui ne touchent pas à la mer, les deux Cas-

tilles, la Navarre, l'Aragon, la Manche et l'Estremadoure, semblent frappées de sommeil léthargique et de mort. Toutes les régions maritimes, au contraire, agissent, travaillent, vivent.

Sur l'océan Atlantique, au nord, sur le détroit de Gibraltar et la Méditerranée, au sud et à l'est, c'est comme un anneau de provinces riches et de villes prospères. Les provinces galiciennes, asturiennes et basques, andalouses, valenciennes et catalanes, bordent la mer de leurs grandes villes et de leurs bourgs étagés. Les trois quarts des grandes villes espagnoles, Barcelone (510 000 hab.), Valence (205 000 hab.), Séville (150 000 hab.), Malaga (125 000 hab.), Murcie (110 000 hab.), Carthagène, Grenade, Bilbao, Cadix, Jerez, Santander, Alicante, Almeria, Oviédo, la Corogne, etc., etc., jalonnent les rivages ou leurs premiers abords, et font à la péninsule un collier de ports maritimes ou fluviaux.

Par leur superficie, ces provinces côtières représentent à peine les deux cinquièmes du royaume et, si l'on tient compte seulement de leurs terres cultivables, elles n'en représentent pas le cinquième, à cause des montagnes qui les encombrent. Mais, si l'on considère la population, leurs 11 millions d'habitants en font la moitié de beaucoup la plus forte et la plus active de l'Espagne : le royaume n'a que 18 millions d'habitants au total. Telle de ces régions côtières autour de Bilbao ou de Barcelone a 134 habitants par kilomètre carré : c'est dire qu'elle dépasse la moyenne de la Grande-Bretagne elle-même (120 hab.

par kilomètre carré) et qu'elle égale en densité de population nos départements les plus florissants de la Loire, du Pas-de-Calais et de la Seine-Inférieure. Dans l'ensemble, ces provinces maritimes, malgré leurs chaînes et croupes de montagnes presque inhabitables, ont 60 habitants par kilomètre carré : la France, en moyenne, n'en compte guère que 72.

Quittez la mer ou les frontières continentales; pénétrez dans l'intérieur du royaume : tout aussitôt la population se fait plus rare et, de la périphérie vers le centre, de la mer vers la capitale, villes, villages et fermes s'espacent de plus en plus.

Une première zone est encore à demi vivante : l'Aragon et la Vieille-Castille au nord, une moitié de l'Estremadoure à l'ouest et les pentes de la Sierra Moréna au sud gardent encore 30 à 35 habitants au kilomètre carré : deux grandes villes s'y sont construites au croisement des routes septentrionales, Saragosse (98 000 hab.) et Valladolid (68 000 hab.), et trois autres villes moins importantes font encore quelque figure dans les provinces du sud, Burgos, Badajoz et Cordoue.

Puis il faut traverser une seconde zone presque déserte, morte : plateaux arides ou monts dénudés, landes incultes, steppes abandonnées à l'élevage des libres taureaux ou à la transhumance des moutons, les sept provinces qui entourent Madrid et qui sont le cœur même du royaume, Soria, Guadalajara, Téruel, Cuença, Albacéte, Ciudad-Réal et Cacerès, n'ont pas seize habitants au kilomètre carré. C'est en ce

désert que la monarchie castillane, ayant fait l'unité du royaume espagnol, planta sa capitale de Madrid.

*
* *

Pour la monarchie absolue des rois catholiques, Madrid était une capitale à souhait. Loin des ports commerçants, loin des villes ouvrières, loin des communes turbulentes, à l'écart des mouvements populaires et des discussions d'idées ou d'intérêts, l'absolutisme ne pouvait gagner à ce recul que plus de grandeur mystérieuse et de solidité : un roi demi-dieu, pour garder longtemps son tonnerre, doit éviter le coudoiement des foules. Durant trois siècles, de Philippe II jusqu'à nos jours, l'Espagne respectueuse se laissa gouverner par les solitaires de Madrid, qui, d'ailleurs, comblaient tous ses désirs et toutes ses ambitions. Au dedans, le service de la religion et l'unité de la foi; au dehors, la conquête des Eldorados et l'exploitation des terres nouvelles : durant trois siècles, moine ou *conquistador*, l'Espagnol n'eut pas d'autre rêve, pas d'autre besoin. Tour à tour serviteur ou maître de l'Inquisition, l'homme de Madrid pouvait donc, selon la formule d'Olivarès, disposer de tous les corps puisqu'il abandonnait les âmes aux représentants de Dieu. Et possesseur, au delà des mers, d'un empire où jamais le soleil ne cessait d'éclairer les champs pailletés d'or, il pouvait aussi disposer de tous les biens du royaume, puisqu'au

dehors il ouvrait une carrière sans bornes et des trésors inépuisables aux coureurs de fortune.

Aussi, durant trois siècles, l'absolutisme madrilène put se maintenir et, par son fonctionnement même, se faire plus rigide et plus étroit. Une sorte de sélection systématique retrancha de l'Espagne tout ce qui n'aurait pas pu se prêter à l'obéissance passive : l'Inquisition brûla les hommes de tête et de libre esprit; les colonies enlevèrent les hommes de cœur et de main; et l'Espagne fut de plus en plus apte à goûter le bonheur de son régime théocratique.

A Madrid, le roi et les prêtres; à la côte, les *conquistadores* et les marchands : entre les deux, le clergé régulier et séculier, la milice de Dieu qui était aussi la milice du roi et qui fournissait à Dieu ses évêques, ses prêtres et ses moines, au roi ses ministres, ses ambassadeurs, ses généraux, ses amiraux, ses policiers, tout son haut et bas personnel gouvernemental. Tant que l'Espagne garda son empire colonial, rien ne pouvait détruire cette machine bien équilibrée, dont les seules colonies faisaient les frais. Maîtresse des Amériques et coupée du reste du monde par la mer ou les Pyrénées, l'Espagne eût pu vivre éternellement suivant son rêve.

Mais un trouble-fête survint dans la personne de Napoléon[1], qui brusquement supprima le roi. Alors

1. Il faut lire cette histoire politique de l'Espagne dans l'admirable volume de Ch. Seignobos, *Histoire politique de l'Europe contemporaine*, p. 269-300.

toute l'Espagne se leva pour réclamer son « Ferdinand l'Idolâtré ». Le pays se couvrit de syndicats civils, *juntes*, et d'armées volontaires, *guerillas*, qui administrèrent le royaume ou guerroyèrent contre les Français impies au nom du maître légitime et sacro-saint. Après six ans de luttes, l'Espagne vint à bout de Napoléon et retrouva son roi. Elle reprit en 1814 sa vie traditionnelle. La révolte du Mexique, du Pérou, de toute l'Amérique du Sud, en troubla quelque peu le rétablissement parfait. Le champ d'exploitation se trouva réduit des trois quarts pour les *conquistadores* et marchands de la côte. Pourtant les débris du gigantesque Empire pouvaient suffire à leurs besoins diminués, à leurs rêves rétrécis, à leur nombre décroissant : Cuba et les Philippines leur restaient, qui pendant tout le XIXe siècle travaillèrent encore pour l'entretien et la fortune de la métropole.

Mais les guerres napoléoniennes avaient laissé derrière elles, à l'intérieur du pays et dans la capitale même, à Madrid, des éléments de troubles ou des fauteurs de nouveautés qui, jadis, n'avaient pas leur place dans l'Espagne théocratique et qui désormais étaient de force à se tailler un rôle de premier plan dans l'Espagne restaurée. Contre Napoléon, la nation privée de son roi avait dû se choisir elle-même des chefs civils et militaires : en leur déléguant elle-même ses pouvoirs, elle n'avait nullement songé à empiéter sur l'absolutisme royal, dont elle se proclamait toujours l'humble et fidèle servante; mais en l'absence du roi et des mandataires de sa volonté, il

avait bien fallu que le peuple recourût à l'élection de ses chefs.

C'est malgré elle, à seule fin de défendre les droits de la royauté héréditaire, que l'Espagne avait dû s'éveiller à la vie politique des *juntes* et se plier à la libre discipline des *guerillas*. Par la seule force des choses, de *juntes* cantonales en *juntes* provinciales et centrales, elle avait fini par réunir tous ses chefs civils, tous ses politiciens, en une assemblée de *Cortès*; de bandes en régiments, elle avait aussi réuni ses *guerillas* en une armée nationale. Après Napoléon, la royauté restaurée trouva donc à Madrid deux puissances nouvelles : les politiciens et les généraux. La nation ne les avait délégués que temporairement, pour tenir les intérêts du roi captif; mais, de leur propre force ou autorité, ils se maintinrent après le retour du roi. A côté du clergé qui jadis suffisait à traduire et à exécuter les volontés royales, la restauration fut donc obligée de faire à ces nouveaux venus une place dans ses conseils et dans ses fonctionnaires, une part dans son pouvoir et dans ses revenus. La vie politique, sinon de l'Espagne, du moins de Madrid, en fut entièrement modifiée.

Au cours des trois derniers siècles, en effet, Madrid ne dictait à l'Espagne que la volonté du roi, servante du pouvoir clérical. Au cours du XIXe siècle, Madrid devient la résidence de quatre puissances rivales, — roi, prêtres, politiciens et généraux, — qui, tour à tour unies ou brouillées, se partagent ou se disputent l'ex-

ploitation du royaume et les bénéfices matériels du gouvernement.

Durant soixante ans, de 1814 à 1876, chacune de ces quatre puissances rêve d'asservir les trois autres et chacune, à son heure, réussit à conquérir ou à capter le monopole. Royauté absolue de Ferdinand; gouvernement clérical d'Isabelle; dictatures militaires d'Espartero, de Narvaez, de Prim, de Serrano, etc.; républiques parlementaires de Pi y Margall, de Salmeron et de Castelar : l'Espagne connut tour à tour les quatre formes de gouvernement, que le triomphe temporaire de l'un des maîtres érigeait sur la faveur de la populace madrilène.

Mais aucune de ces formes exclusives ne pouvait longtemps durer : chacune succombait rapidement sous la coalition de ses trois rivaux évincés. La seule dictature militaire eût disposé de la force suffisante, si elle n'eût pas en elle-même contenu le germe de sa prompte mort : car, militaire, elle ne vivait que par l'armée, et, pouvoir d'un seul, elle avait aussitôt contre elle la majorité de l'armée conduite par les camarades et collègues du dictateur, par les généraux et maréchaux qui, ses égaux en grade, ne pouvaient pas longtemps supporter de n'être pas ses égaux en puissance.

Après soixante ans de révoltes, de révolutions et de guerres civiles, les quatre fermiers du pouvoir s'aperçurent un jour que leurs discordes ne ruinaient pas seulement la ferme commune et leurs revenus personnels : elles minaient encore les fonde-

ments mêmes de leur puissance, qui ne reposait que sur la patiente et indifférente résignation de l'Espagne. Or la nation semblait se réveiller : par la porte de Barcelone, elle laissait entrer les mots, les idées, les conceptions de l'Europe moderne; elle commençait à discuter la tyrannie madrilène; les provinces cantonalistes ou fédéralistes penchaient à la révolte contre leurs exploitants. Le péril était imminent : encore deux ou trois ans de guerres civiles, et l'Espagne réveillée pouvait un beau matin mettre tous les rivaux d'accord en les supprimant tous et en prenant elle-même la direction de ses propres affaires. L'alarme fut si chaude que nos quatre frères ennemis conclurent aussitôt la paix, en signant le pacte constitutionnel de 1876.

*
* *

Cette constitution de 1876, qui régit encore l'Espagne, a su faire à chacun sa part équitable. Roi, clergé, politiciens et généraux, chacun a son morceau du gâteau gouvernemental et, si depuis vingt-cinq ans ce partage fraternel s'est maintenu, c'est que (il faut rendre justice à l'habileté castillane) la part de chacun, mesurée sagement, avait été rigoureusement proportionnée à ses appétits et à ses préférences, comme à son travail effectif et à son utilité. Du pouvoir mis en commun, le roi a le titre, les politiciens l'apparence, les généraux la réalité, et le clergé les bénéfices : tous en vivent largement. Ce partage peut nous sembler

dérisoire : les parts du roi et des politiciens ne sont rien, à nos yeux, comparées aux parts du clergé et des généraux. En toute équité pourtant, roi et politiciens ne pouvaient pas, au partage initial, réclamer davantage et, à l'user d'ailleurs, ils ont reconnu de jour en jour que tous leurs goûts et tous leurs besoins en avaient reçu pleine satisfaction.

Pour la royauté d'abord, ni l'un ni l'autre des deux rois, que l'Espagne a eus depuis 1876, n'était d'âge ou d'humeur à réclamer un autre destin. En 1876, le seul titre royal recouvré (avec la liste civile, la vie et les honneurs qui l'accompagnent) était une fortune inespérée pour Alphonse XII, pour ce jeune homme de dix-neuf ans qui, du vivant de ses père et mère, recevait ainsi le trône, après avoir connu la dépendance et la vie parcimonieuse de l'exil : de l'argent, des soldats, du galon, des chasses, des plaisirs et des fêtes, Alphonse XII fit de sa courte royauté un si joyeux usage que, malgré son incontestable désir de servir la patrie, il n'eut par malheur ni le temps ni le besoin d'être vraiment le roi. Après lui, le titre seul suffisait encore à encombrer le berceau fragile de ce fils posthume, qu'un souffle de vie semblait à peine animer; gardienne du titre royal, la mère d'Alphonse XIII fut, pendant seize ans, trop anxieuse de faire vivre son fils, pour songer à le faire régner et à régner sous son nom.

Quant aux politiciens, il ne faudrait pas prêter à l'Espagne des choses ou des hommes qu'elle ne connaît pas. Jamais à Madrid la politique n'a été une lutte

de théories ou d'idées, et jamais le politicien espagnol n'a été un serviteur de principes ni même d'intérêts généraux.

Madrid a deux arènes, où, dès l'adolescence, rêvent d'entrer tous ceux qui, dans la péninsule, veulent vivre en artistes et gagner la renommée : son Parlement et sa *Plaza de Toros*. Ceux que leur force et leur agilité physiques désignent pour la noble carrière de *matadores* vont à l'une. Tous ceux qui se croient en tête quelque valeur ou quelque souplesse intellectuelle, vont à l'autre. Mais, dans toutes les deux, le métier reste le même. Jouer un grand rôle ou, faute de mieux, tenir les utilités; guetter l'occasion d'étaler sa faconde et sa prestance; quémander les bravos du public et éviter les sifflets; garder bellement sa place et porter galamment sa veste, sa cape ou son épée de *torero* parlementaire; la course finie, recueillir en popularité et en espèces sonnantes le prix de son adresse : le politicien espagnol n'a jamais eu d'autre idéal.

Toute la troupe se recrute des mêmes hommes, dans les mêmes classes et dans les mêmes régions. Ce sont les grandes villes de toute la péninsule qui fournissent à Madrid, chacune son contingent d'avocats, de professeurs, de journalistes et d'anciens étudiants que l'habitude de la parole et le culte de la phrase ont dressés à ce jeu. Andalous ou Catalans, Basques ou Valenciens, entre eux les différences ethniques disparaissent sous le même badigeon de culture littéraire et juridique, et le parler académique

de Castille remplace dans toutes leurs bouches le patois du pays natal. La troupe tout entière est donc homogène.

A l'exemple des autres pays constitutionnels, cependant, et pour ne pas épuiser les forces des acteurs ni lasser la patience du public, la troupe madrilène s'est partagée en deux *quadrilles* qui, de l'étranger, ont emprunté les noms et livrées de *conservateurs* et de *libéraux*. Ces deux quadrilles se succèdent dans l'arène politique. Mais ne vous y trompez pas : sous l'apparence différente de leurs noms et de leurs costumes, tous ces politiciens se ressemblent et jouent la même pièce. En Europe, nous avons d'ordinaire deux troupes différentes — différentes d'origine, d'éducation, de langue même — qui tour à tour viennent offrir au public le spectacle de deux pièces très différentes aussi, la tragédie conservatrice et la comédie libérale. A Madrid, pièces, rôles, langue et jeu des acteurs, tout est presque invariable : libéraux ou conservateurs, il faut savoir quels sont les protagonistes en scène pour discerner une subtile variante dans leurs conceptions et pratiques du gouvernement. Un spectateur non prévenu, même quand l'un des chefs d'emploi, un Sagasta ou un Canovas del Castillo, prend la parole, serait incapable de dire lequel des deux quadrilles il a devant les yeux : ce n'est toujours que la même course espagnole, avec les mêmes feintes, les mêmes passes, les mêmes poses de bravoure et les mêmes prudentes esquivades, autour du même malheureux budget.

Il ne faut point outrer la sévérité. Ces politiciens en somme gagnent honnêtement leur vie, en faisant tout ce qu'ils peuvent et tout ce qu'ils doivent. Car ils n'ont aucun autre pouvoir que de se représenter eux-mêmes, ni aucun autre devoir que de servir leurs propres intérêts. Ils ne sont pas les élus de l'Espagne ni les représentants de la nation. Ils ne sont pas même les mandataires d'une province, d'une ville ou simplement d'un comité. Si l'Espagne vote pour les élire, ce n'est que le ministère régnant qui les nomme. La nation n'a rien à voir dans ces scrutins, où Madrid a d'avance truqué les urnes, et, quand une ville ou une province ne prennent pas les armes pour imposer leur député, c'est le quadrille en scène qui recrute à son gré toute la troupe.

Aussi n'ayant derrière eux ni partis nationaux, ni comités locaux, ni convictions traditionnelles, ni intérêts particularistes, quel droit, quel titre pourraient avoir ces politiciens à parler au nom de la patrie, et quelle force leur permettrait de travailler au bien de la nation? Conscients de leur propre faiblesse, on comprend qu'ils aient dû se tenir satisfaits d'une constitution qui leur garantissait généreusement, avec de larges moyens d'existence, le libre et public exercice de leur art.

Mais, ayant reçu le monopole de la scène, les politiciens durent, en toute justice, abandonner à d'autres la régie des coulisses et le contrôle des recettes. Et, ici encore, il faut admirer l'équité de cette constitution : les généraux et les prêtres ont reçu d'elle tout

ce qu'ils méritaient, tout ce qu'en justice ils devaient avoir. Si leurs parts de profits nous semblent énormes, c'est qu'en réalité leur part de travail est considérable : c'est la police des prêtres qui assure encore la durée du régime; c'est la vaillance des généraux qui longtemps assura le pain quotidien de tous.

Car les prêtres ont raison de dire que, sans leur bon vouloir, sans l'appui de leurs évêques et de leur pape, cet édifice constitutionnel n'aurait pas tenu vingt-quatre heures. Madrid est sans cesse obligée de recourir à Rome pour mater les sursauts de la tradition théocratique. Il dépendrait des prêtres de déchaîner demain dans la péninsule une nouvelle guerre carliste. Puisque le clergé daigne appuyer le trône constitutionnel, il est tout naturel qu'il en vive largement, comme il convient à des serviteurs indispensables. Les prêtres, d'ailleurs, ont été modérés dans leurs appétits. Ils ont bien voulu renoncer à leurs privilèges exclusifs d'autrefois : ils ont abandonné aux politiciens le ministère, les ambassades, la justice et les différentes administrations, aux généraux les commandements d'armée et les gouvernements de colonies.

S'ils se sont réservé le plus clair des richesses et, par l'éducation et la police intellectuelle du peuple, le plus gros de l'influence, ce n'est, en réalité, que pour remplir leur rôle constitutionnel. A défaut du sabre, comment tenir un peuple sinon par la conscience et par l'argent? Il faut donc, pour le maintien du peuple sous la constitution, que les richesses du clergé

croissent de jour en jour, par les legs, dons, échanges et substitutions qu'il accepte, suggère ou impose, et il faut aussi que l'influence du clergé omnipotent surveille ou façonne les paroles et les écrits, les individus et les réunions, les vouloirs et les pensers de tout le royaume. Pour le maintien de la constitution, il faut qu'en fin de compte la puissance occulte ou manifeste des prêtres régisse toutes les affaires publiques et privées de la catholique Espagne.

Et quant aux généraux, comment refuser aussi la haute main en bien des choses, à ces détenteurs de la force, qui pourraient, du soir au matin, renverser le château de cartes et installer leur dictature? Comment surtout refuser leur juste salaire à ces glorieux héros, à ces pères du peuple et de la patrie, à ces sauveurs de l'Espagne, sans qui, depuis vingt-deux ans, la moitié de la nation mourrait de faim derrière ses comptoirs désertés? Car ces généraux ne sont pas des oisifs, et nous touchons ici à la pièce maîtresse de tout l'engrenage. De 1876 à 1898, l'Espagne a continué de vivre de ses colonies. Filateurs, manufacturiers et industriels de Catalogne; cordonniers des Baléares; épiciers et importateurs de la Corogne et du Ferrol; marins, sauniers et trafiquants de Cadix, de Séville et de Santander; maraîchers de Valence et vignerons d'Andalousie : tous, sauf Bilbao, Huelva et Malaga, ont tiré du marché colonial leurs plus clairs revenus; c'est le marché colonial qui a nourri le commerce et l'industrie de presque toute la nation.

Par un système de douanes prohibitives, on a empêché les colonies de prendre aucun autre fournisseur que la mère patrie. C'est à la Corogne que les colonies ont dû acheter leurs légumes, pommes de terres, oignons et pois. On les a forcées d'acheter jusqu'à leur pain quotidien dans les ports espagnols, qui, important la farine étrangère (car l'Espagne ne peut même pas suffire à sa consommation personnelle [1]), la leur revendaient à des prix doublés : prenant sa part du bénéfice sous forme de droits de douane, l'État vint à tirer du blé importé l'un de ses plus forts revenus [2]. On a forcé les Philippines de se vêtir à Barcelone et de se chausser à Mahon, afin qu'important aussi machines, matières et même manufactures étrangères, la Catalogne et les Baléares fissent payer leur travail

1. La culture espagnole est si peu soigneuse que 4 250 000 hectares ne lui donnent que 38 millions d'hectolitres de blé : l'Angleterre en produit 33 millions sur un million d'hectares. La consommation annuelle de l'Espagne est de 40 millions d'hectolitres : il faut donc, bon an mal an, une importation de deux millions d'hectolitres.

2. Cf. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2065. Valeur en millions de pesetas des douanes levées sur les principales importations espagnoles, avant la guerre de Cuba :

	1894	1895	1896	
Blés et grains....	36,11	19,1	26,6	millions de pesetas
Pétrole.....	12,5	14,3	93,8	—
Morue.....	8	8,2	7,2	—

C'est à partir de 1869 que la douane du blé a commencé de fournir des revenus importants. De 1882 à 1890, les blés et farines paient les 10 p. 100 de la douane totale du royaume; de 1890 à 1894, ils montent à 19 p. 100; les années 1895 et 1896 sont déjà troublées par les premiers sursauts de Cuba; la douane du blé ne représente plus que les 17 p. 100.

ou leur simple courtage par des surtaxes de 30, 40 et 50 p. 100 sur les produits similaires de l'étranger. Cuba devait acheter son riz aux cultivateurs de Valence (12 486 tonnes en 1897). Cuba produisait du sucre, et les terres voisines, du cacao : on empêcha les Cubains de fabriquer leur chocolat (denrée première dans la vie de tout Espagnol) pour réserver les bénéfices légitimes et frauduleux de cette fabrication aux villes de la Galice et des Asturies.

Or, les colonies n'eussent pas longtemps supporté cet inique régime; leurs révoltes sans cesse renouvelées eussent abouti à leur indépendance et à la ruine de l'industrie métropolitaine, si la bravoure des généraux madrilènes n'avait pas, à intervalles réguliers, terrorisé les mutins et rétabli à Manille et à la Havane l'ordre et l'exploitation régulière, par quelques belles tortures ou quelques grandes tueries.

C'est ce rôle utile, nécessaire, sauveur, des généraux espagnols dans la vie économique du pays, qui leur a valu un rôle profitable et considéré dans sa vie politique. Madrid ne faisait que payer la dette de l'Espagne envers les Weyler, bourreaux de Cuba, ou les Polavieja, tourmenteurs des Philippines. Il était juste, il était constitutionnel, que l'influence d'un général sur le gouvernement de Madrid se mesurât à ses atrocités sur les dernières colonies du royaume. Tout le système de 1876 reposait, en dernière analyse, sur ces atrocités. Car il est bien certain que l'Espagne n'eût pas toléré longtemps l'exploitation constitutionnelle de Madrid, si Madrid à son tour n'avait

pas imposé aux colonies l'exploitation commerciale de l'Espagne. Mais, pendant vingt-deux ans, grâce à ce système admirablement agencé, le syndicat du roi, des politiciens, des prêtres et des généraux obtint de la nation une obéissance passive, muette, en échange de la vie paresseuse et de la fortune qu'assuraient au commerce les tarifs coloniaux de prohibition [1].

Depuis 1898, par l'intervention des États-Unis, voici que la pièce maîtresse de cet engrenage est faussée : plus de colonies à exploiter et plus de révoltes à éteindre; que va devenir le rôle des généraux dans Madrid, et de Madrid dans l'Espagne? le pacte de 1876 entre les quatre fermiers, et le fermage même de nos quatre associés va-t-il se maintenir? un nouveau pouvoir, la nation, ne va-t-elle pas enfin prendre leur place?

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2065. Tableau du commerce espagnol en 1896 :

	Exportations.	Importations.	Total.
	p. 100	p. 100	p. 100
France	28,1	22,2	25,4
Angleterre	26,9	20,6	23,9
Cuba	2,9	16,2	10 »
États-Unis	1,3	9,9	5,4
Portugal	4,2	4,8	4,5
Porto-Rico	4,6	3,8	4,2
Philippines	4,7	3,1	3,9
PART DE CHACUNE DES PROVINCES.			
Catalogne	25,1	41,2	32 »
Andalousie	28,1	13,4	20,9
Biscaye	11,6	14,5	12,8
Valence	14,3	7,7	12 »

*
* *

Le consul anglais[1] de Barcelone écrit en mai 1899 :

La guerre avec les États-Unis vient d'enlever à l'Espagne Cuba, Porto-Rico et les Philippines. Voici quelques remarques et des statistiques qui, pour les relations commerciales de la péninsule, feront comprendre l'importance de ces pertes. Notre province de Catalogne subira les plus lourdes, Barcelone étant devenue le grand port d'exportation vers les colonies. Car le tarif douanier de 1892 avait élevé les droits sur les produits manufacturés à un taux qui, pratiquement, donnait le monopole colonial aux industries métropolitaines. D'où l'énorme développement de l'industrie, l'accroissement en nombre et en métiers des usines, et la rapide progression de la richesse dans notre province de Catalogne. Les maisons étrangères, qui jadis avaient une clientèle dans les colonies espagnoles, ne purent la conserver qu'en venant fonder usines et comptoirs dans la péninsule ou en ne se faisant plus que les commissionnaires de fabriques catalanes. De 1894 à 1896, les exportations espagnoles vers les colonies se chiffrèrent comme il suit :

EXPORTATIONS DE L'ESPAGNE DANS SES COLONIES
(en millions de pesetas).

	Cuba.	Porto-Rico.	Philippines.	Total.
1894	115,4	28,5	28,5	172,6
1895	119,8	27,2	25,5	172,6
1896	134,4	37,6	38,3	210,4
TOTAL	369,7	93,4	92,5	555 »

Dans ces exportations, les matières premières ne figurent annuellement que pour une somme minime : un million de pesetas à peine. Ce sont les produits manu-

1. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2300.

facturés (146 millions) et les vivres (63 millions) qui forment la masse. Les importations coloniales en Espagne venaient ajouter, à ces bénéfices de l'exportation, les bénéfices du fret et les retours d'argent. Le total de ces frets coloniaux, durant les trois années dernières, dépassa en moyenne dix millions de pesetas, auxquels il faut ajouter encore les passages de voyageurs et d'émigrants, soit environ vingt-trois millions de pesetas par an.

Durant les trois années dernières, le total des exportations espagnoles s'éleva à deux milliards trois cents millions de pesetas; par suite, la moyenne annuelle fut de sept cent soixante-quatorze millions pour tout le commerce d'exportation du royaume. Or il faut dans ce total attribuer aux colonies cinq cent cinquante ou soixante millions, soit une moyenne annuelle de cent quatre-vingt-cinq millions de pesetas : bon an mal an, les colonies auraient donc pris à la métropole environ 1/4 ou 23 p. 100 de ses exportations.

Ce chiffre de 23 p. 100, — presque le quart, — est en lui-même important; mais il prend encore plus de valeur si l'on réfléchit que ces exportations espagnoles vers les colonies, étant de produits manufacturés, laissaient au commerce espagnol ses plus larges bénéfices : les autres exportations de l'Espagne vers l'étranger ne comprenaient que des matières premières, minerais et métaux bruts, vins et substances alimentaires [1] (car les vins espagnols, sauf de rares

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2065. En 1896, voici le tableau des exportations espagnoles :

Vins ordinaires...	13,7	15	p. 100	Fruits frais.....	5,3	8,8	p. 100
— de liqueur....	1,3			— secs.....	3,5		
Espèces argent...		14,3	—	Cotonnades		5,4	—
Minerais.....		10,6	—	Viandes et cuirs..		4 »	—
Métaux.....		9,6	—	Divers.....		32,3	—

exceptions, ne sont que des matières premières entre les mains des Français, qui les mélangent, les coupent et les « travaillent »). Dans les bénéfices de l'Espagne, il fallait donc prévoir que la perte des colonies entraînerait un sérieux déficit....

Il n'en fut rien. La perte des colonies fut au contraire un grand bénéfice pour le royaume. Les consuls anglais de Cadix et de Barcelone écrivent en 1899[1] :

Dans l'estime publique, la perte des colonies devait porter un coup sensible au commerce de l'Espagne. Quelques gens avisés pourtant escomptaient cette perte comme un débarras et comme le signal d'une reprise générale des affaires dans tout le pays. Il semble que ces derniers avaient raison. Dans mon district consulaire, une surprenante activité a relevé toutes les entreprises industrielles, moins encore à Cadix qu'à Séville, Huelva, etc. Les seules recettes de la douane à Cadix suffiraient à montrer le progrès de l'année 1899 sur les précédentes : 2,5 millions de pesetas en 1899, au lieu de 1,3 en 1898, 1,9 en 1897, et 2 en 1896.

En Catalogne, l'année 1899 a été de tous points satisfaisante : Barcelone, Tarrasa, Manresa, Sabadell, les manufactures de cotonnades ont travaillé sans arrêt et à des prix rémunérateurs; la consommation de coton brut a dépassé soixante-dix mille tonnes. Une excellente récolte avait, en 1898, rempli la bourse du paysan espagnol. Deux cent mille hommes rentrés des colonies touchèrent leur solde arriérée et eurent besoin de vêtements. Les manufactures de toile déclarent n'avoir jamais connu d'année plus productive.

La plupart des villes côtières de l'Espagne ont éprouvé le même regain d'activité : « A Malaga, tout

1. *Diplomatic and Consular Reports*, nos 2406 et 2460.

traduit au dehors le rapide accroissement de la prospérité, écrit en 1900 le consul anglais. Les signes les plus visibles sont le développement des industries locales et la mise en valeur de toutes les capacités agricoles ou minières de ce pays ». A la Corogne, à Santander, à Bilbao, le regain est encore plus sensible et, n'étant pas accidentel, il semble ne pas devoir être passager : car il sort de deux causes profondes et permanentes.

Les colonies donnaient sans doute à la métropole de faciles revenus. Mais, chaque année, pour leur défense et leur police, comme pour leur exploitation, elles lui enlevaient une centaine de milliers d'hommes vigoureux et entreprenants. Émigrants ou soldats, toute la jeunesse et l'activité de l'Espagne coulaient vers Cuba et vers les Philippines. Et les capitaux espagnols coulaient aussi vers les placements coloniaux.

La perte des colonies a ramené vers la métropole des capitaux considérables (un consul américain estime à 500 millions de pesetas le chiffre de ces capitaux [1]) et de nombreux et laborieux jeunes gens [2] : se repliant sur elle-même, l'Espagne a découvert sou-

1. *Review of the World's Commerce*, 1900, p. 232.

2. *Diplomatic and Consular Reports*, *Annual Series*, n° 2245 : Increased interest is now being taken in all mining questions in Spain, as it is being recognised at last that, if properly developed, the mineral wealth of the country can be turned to enormous advantage. The number of soldiers who have returned from foreign service and the reduced number of men now required for the army will ensure an increased number of labourers.

dain, — ce que durant l'antiquité et le moyen âge tout le monde savait, mais ce que depuis la Renaissance, depuis la découverte des Amériques, tout le monde et l'Espagne elle-même avaient oublié, — qu'elle pouvait être, qu'elle était la terre la plus riche, la mieux pourvue d'avantages naturels : « L'Espagne, disait le vieux Polybe deux siècles ayant Jésus-Christ, n'est pas seulement riche, mais encore sous-riche, car les richesses de sa terre sont doublées des richesses du sous-sol, qui en font comme le coffre-fort royal de l'éternité ».

On peut dire qu'en 1898 l'Espagne, réveillée, s'est mise au travail[1]. Bilbao a pris la tête du mouvement. Depuis longtemps, ses relations avec l'Angleterre et l'Europe industrielle la préparaient à ce rôle. Depuis 1861, ses mines de fer en faisaient le district le plus riche et le plus vivant de l'Espagne atlantique : les flottes minières du monde civilisé se donnaient rendez-vous dans sa rade, pour charger le fameux *rubio*, minerai inépuisable et presque pur, sans lequel les usines anglaises ou allemandes ne pourraient plus aujourd'hui soutenir la concurrence américaine. Bilbao, de 1861 à 1898, en a extrait plus de quatre-vingts millions de tonnes. Elle a dans ses mines des réserves pour quelque temps encore : cinquante-sept millions de tonnes, disent les experts,

1. Même quand je ne le dis pas expressément, tous les détails qui vont suivre sont empruntés : 1° aux rapports de Gaston Routier, délégué du Ministère français du Commerce; 2° aux *Rapports commerciaux* des agents français; 3° aux *Diplomatic and Consular Reports*, *Annual Series* et *Miscellaneous Series*.

alors que, bon an mal an, son extraction ne dépasse guère cinq millions.

Elle éprouve pourtant le besoin d'assurer l'avenir. Sur toute la périphérie de la péninsule, elle a étendu ses entreprises, grâce aux capitaux asturiens qui, retour de Cuba, affluèrent vers elle, et grâce à la main-d'œuvre que la perte de Cuba faisait partout disponible. Sur tout le pourtour de l'Espagne, Bilbao a cherché des minerais semblables ou similaires aux siens, et partout elle en a trouvé. A ses portes d'abord, elle a rouvert les anciennes mines des Asturies et de la Galice; Santander, Gijon et la Corogne sont en passe de devenir de grandes places de commerce et de grands ports miniers :

La perte des Colonies a été une bénédiction déguisée, qui a ramené vers l'Espagne ses capitaux asturiens et cubains, et qui les a tournés vers les entreprises commerciales. On estime que 45 p. 100 des capitaux engagés à Cuba et Porto-Rico appartenaient aux gens des Asturies, qui les ont réalisés, rapportés chez eux, puis engagés à nouveau dans les entreprises locales de Gijon et d'Oviedo, sans parler des grandes Compagnies de navigation. C'est ainsi que se sont fondées les grandes banques de Gijon (capital : 10 millions) et d'Oviedo (capital : 12 millions), les sucreries de Viéra, Liérès, Villaviciosa et Pravia, les tissages de Gijon, etc.[1].

Santander[2], qui jadis vivait surtout du commerce colonial et de ses exportations de grains, de farine et de vin vers Cuba et Porto-Rico, ne peut plus avoir d'avenir que par ses minerais. Mais les mines de fer se développent de

1. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2407.
2. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n°s 2078, 2240, 2245 et 2598.

jour en jour, et les explorations augmentent d'année en année :

	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Millions de tonnes.....	260	301	402	413	648	688

La Corogne[1] a vu son commerce ruiné par la guerre cubaine : ses importations, sucres et café, lui venaient de Cuba; ses exportations, pommes de terre, oignons, légumes, etc., faisaient vivre tout le district agricole, et les montagnards y gagnaient aussi leur pain quotidien dans la fabrication des paniers et emballages. La fabrication du chocolat surtout lui valait d'énormes bénéfices : le chocolat était un gros article de l'exportation espagnole vers les colonies; il représentait en valeur les 80 p. 100 de cette exportation. L'extraction et le commerce des minerais a pris dans toute la région la place des industries et commerces coloniaux.

La région est fort riche : près de Rivadeo, certaines veines contiennent 50 et 52 p. 100 de fer; telles autres vont jusqu'à 57 et 62 p. 100; les noms de lieu, *Herreria de Incio*, *Hospital de Incio*, etc., et les déblais montrent que ces mines furent jadis prospères; avec l'aide des ingénieurs allemands et des spéculateurs anglais, les capitalistes de Bilbao les rouvrent aujourd'hui. Les ports de la Corogne et de Vigo offrent au chargement des commodités et des sûretés admirables. La Corogne, surtout, est appelée à un grand avenir : je ne serais pas surpris de la voir un jour rivale de Bilbao même et le principal embarcadère minier du nord de l'Espagne.

Non contents de leurs rivages atlantiques, les gens de Bilbao ont exploré toute l'Espagne :

Pendant l'année 1899, écrit le consul de Bilbao[2], la production espagnole de minerais de fer a augmenté de

1. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, 2061, 2216, 2407, 2586 et 2771.
2. *Id.*, *ibid.*, n° 2445.

30 p. 100. Non seulement le district de Bilbao-Santander est en rapide progression, mais le reste de l'Espagne a doublé ses rendements au cours des trois années dernières. Le littoral d'abord, puis l'intérieur ont été travaillés : Grenade, Jaen, Soria, Burgos, la Galice, Albacete et Cordoue ont de nombreuses mines en activité. Les provinces de Guadalajara, Leon et Téruel sont parcourues de prospecteurs. Voici la production approximative des minerais de fer espagnols :

	1898	1899
	Milliers de tonnes.	Milliers de tonnes.
Bilbao et Santander.....	5 850	7 568
Murcie.....	371	670
Almeria.....	409	538
Séville.....	383	319
Total.....	7 197	9 344

Les gens de Bilbao et, derrière eux, les chercheurs et entrepreneurs de l'Europe ont exploré surtout les rivages et les abords de la Méditerranée espagnole : partout, à une courte proximité des ports ou jetées d'embarquement, ils ont découvert de riches minerais. Ces minerais méditerranéens n'étaient pas aussi purs que les produits basques ou galiciens; mais leur teneur en manganèse leur valait depuis longtemps une clientèle mondiale, et les Américains eux-mêmes en venaient prendre à Carthagène et à Porman des chargements considérables. Depuis 1898, toute la côte méditerranéenne entre Valence et Algésiras, a vu descendre des lignes de petits railways qui, prolongés d'un môle ou d'une simple jetée sur pilotis, viennent jeter dans la cale des vaisseaux les minerais de la région bordière. Porman, tout voisin de Carthagène,

est le plus fréquenté de ces embarcadères; mais vingt autres, Adra, Aguilas, Garrucha, Carthagène, Mazarron, etc., le dépasseront quelque jour :

A Aguilas[1], les chargements de minerais de fer ont augmenté constamment depuis 1874, mais il est probable qu'après 1899 ils auront atteint un considérable maximum : de 41 000 tonnes en 1897, ils sont à 60 000 en 1898.... En 1899, une activité fébrile n'a pu satisfaire les demandes anglaises et françaises : 101 000 tonnes d'exportation.... En 1900, il a fallu construire un môle pour l'embarquement du minerai. Des compagnies anglaises viennent d'ouvrir des mines nouvelles dans le district voisin de Bacarès : l'exportation a dépassé 128 000 tonnes; on peut prédire qu'Aguilas va devenir l'un des grands ports miniers du royaume.

J'ai pris cet exemple d'Aguilas parce qu'il est le plus typique : ce port n'était, il y a huit ans, qu'une plage déserte; il sera dans dix ans un grand embarcadère vers l'Europe et l'Amérique. Et j'ai pris ce commerce des minerais de fer parce qu'il est et que, de jour en jour, il sera le plus important : le minerai de fer est le pain de l'industrie moderne; riche en fer, l'Espagne peut redevenir une grande puissance métallurgique, grâce à ses charbonnages, qu'une exploitation soigneuse rendrait bientôt prospères, mais que le déplorable état des routes et communications a jusqu'ici grevés de frais écrasants. Cinq provinces ont des houillères en activité. Les seules Asturies, voisines de la mer et de Bilbao, peuvent

1. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series,* nos 2112, 2289, 2420 et 2636.

exploiter leur charbon avec profit : Bilbao, de ce côté encore, a trouvé des placements pour ses capitaux et des chargements pour ses flottes [1].

Bien d'autres ports atlantiques et méditerranéens ont subi cette influence des Basques : Séville est le siège de compagnies anglaises; il s'y fonde aussi des compagnies de Bilbao pour l'exploitation des « ferrières » d'Aznalfarache ou de Cala, et Sanlucar doit son tonnage sans cesse augmenté à ces minerais de Séville. Et le commerce de bien d'autres minerais prêterait aux mêmes remarques. Les gîtes aurifères de la Galice [2], célèbres durant l'antiquité, ont vu revenir les *prospecteurs*. Huelva, le grand embarcadère du cuivre, et Carthagène, le port du plomb argentifère, ont subi la même poussée; ces métaux précieux ont attiré les capitaux européens en plus grande abondance encore que les capitaux espagnols :

L'importance d'Huelva [3] se développe d'année en année : bateaux anglais, scandinaves, allemands, italiens, autrichiens, hollandais, etc., arrivent en plus grand nombre; en 1898, les seuls Allemands ont augmenté de 24, les Hollandais de 21. Le nombre des mines ouvertes et mises en communication par des railways avec la côte croît indéfi-

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2065. Production de charbon espagnol en milliers de tonnes :

	1895	1896	1897	1898	1899
Asturies.....	1 008	1 122	1 257	1 542	1 604
Cordoue.....	277	306	316	320	381

2. *Diplomatic and Consular Reports, Miscellaneous Series*, n° 538 : Mining industry in Galicia.

3. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n°s 2143, 2223, 2406, 2590 et 2780.

niment. Les États-Unis eux-mêmes augmentent leurs achats.... En 1899, des sommes énormes de capitaux anglais ont été placées dans les mines. Les compagnies de Tharsis et de Rio Tinto ont dû se construire de nouveaux môles et se pourvoir de grues à vapeur et de lampes électriques pour les chargements de nuit. Les pyrites de fer fournissent aussi des frets de plus en plus considérables. L'exportation de manganèse, d'autre part, a dépassé 148 000 tonnes : c'est le quart de la consommation mondiale.

Dans l'île de Minorque, une compagnie, *Cobres de Minorca*, se fonde au capital de 2 millions fournis par les gens de Bilbao pour l'exploitation des cuivres du mont Coro[1].

Et, de l'industrie, la contagion a gagné l'agriculture. Vignerons d'Andalousie, fruitiers de Malaga, maraîchers de Galice ou de Valence, laboureurs de Castille, toute l'Espagne des champs s'est remise au travail avec l'ardeur de la nécessité, et comme avec la joie d'une conscience plus tranquille :

C'est un spectacle vraiment curieux, écrit le consul de Séville[2], que l'effet produit sur l'Espagne par la perte de ses colonies. En ce qui concerne les intérêts de cette région, je n'hésite pas à dire que cette perte fut une bonne affaire. Pour l'ensemble du peuple espagnol, en effet, les colonies en ces années dernières ne représentaient plus qu'un énorme sacrifice d'argent et de vies humaines, si les tarifs protecteurs et les grasses sinécures remplissaient la poche de quelques privilégiés. La suppression de ces tarifs n'empêchera pas, de longtemps encore, l'exportation espagnole vers les anciennes colonies des mêmes produits agricoles, fruits, huiles, olives, vins, pois chiches, aulx et oignons, etc. Car ces anciennes colonies sont habituées au régime de nourriture espagnol et elles ne produisent pas ces différents articles de consommation.

1. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2586.
2. *Id. ibid.*, n° 2223.

Les exportations de vivres vers les anciennes colonies [1] se sont donc maintenues pour le bénéfice de l'agriculture espagnole. Les exportations de primeurs vers l'étranger ont aussi commencé; les campagnes andalouses, en particulier, après avoir fourni Gibraltar, ont entrepris de fournir le marché de Londres. En même temps les tarifs douaniers, dressés désormais entre les colonies et l'ancienne métropole, ont supprimé les importations en sucre, tabac, etc., de Cuba et des Philippines : de ce chef encore, l'agriculture espagnole a largement profité. Car l'Espagne offrait jadis un marché que les produits coloniaux encombraient. Ce marché se réserve aujourd'hui aux producteurs de la péninsule. Murcie a développé ses plantations de canne; les Castilles, l'Andalousie et la Galice ont entrepris, puis énormément accru leurs plantations de betteraves : les champs espagnols ont pu fournir le marché national de sucres indigènes. Pour le tabac, il en serait de même, n'étaient les monopoles et les stupides entraves imposés par la rapacité des gens de Madrid : le droit exclusif de vente et de manufacture du tabac dans le royaume a été concédé à la Banque d'Espagne, et ce monopole de 1887 a été encore étendu et de vingt-cinq ans prolongé en 1896. La culture du tabac est ainsi interdite par la Banque aux trois quarts des provinces :

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2560. En 1899, les exportations espagnoles à Cuba sont montées à 12 millions (pesetas) pour les chaussures, 10 millions pour les alpargates, 5 millions pour le vin, 2 millions pour l'huile, et 17 millions pour les cotonnades.

vainement les gens de Séville et de Léon ont réclamé.

Comptez en outre que la renaissance du commerce a développé chez l'agriculteur espagnol des soucis que jadis il n'avait pas. Autrefois l'Espagne ne vendait que des produits bruts, vins, fruits, huiles, etc., à l'étranger; elle laissait les Italiens et les Français « travailler » ses huiles brutes ou ses vins grossiers; elle laissait les commissionnaires anglais choisir, encaisser et exporter ses raisins, oranges, limons, dattes et pommes. Le plus gros des bénéfices restait entre les mains de ces intermédiaires. Il semble que, depuis trois ans, l'Espagne veuille s'outiller et s'apprendre à fournir directement les consommateurs selon leurs préférences ou selon leurs besoins.

Pour les vins en particulier, tant que la rupture commerciale entre la France et l'Italie et tant que la disette de nos vignes phylloxérées assuraient aux produits espagnols, vaille que vaille, un débouché presque insatiable, le vigneron espagnol ne cherchait que la quantité de la récolte et, par là même, avilissait le prix de sa marchandise. Aujourd'hui, nos besoins et nos achats en Espagne ont beaucoup diminué. L'Espagne s'est mise en tête de ne plus produire seulement de gros vins de coupage : elle essaie de fabriquer des vins de table; elle veut surtout développer son commerce des vins de liqueur et des cognacs. Xérès [1] a fait venir une commission de médecins anglais pour leur prouver *de visu* l'excel-

1. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series,* n° 2223.

lence de ses produits absolument sains et naturels : elle voudrait détrôner en Angleterre le monopole du *porto* portugais.

Pour le commerce des fruits, pareilles tentatives de progrès et pareilles initiatives : « Nos produits espagnols, écrit un journal de Valence (cité par le consul américain Bartleman [1]), perdent de jour en jour leur clientèle étrangère et si nous ne voulons pas marcher avec le progrès, nos vins, nos huiles, nos fruits et nos légumes seront réduits à notre clientèle nationale. En 1900, malgré l'Exposition, la France a diminué chez nous ses achats : c'est la Californie qui nous a supplanté, non seulement à cause de ses prix moindres, mais surtout à cause de ses produits admirablement présentés. Les fruits américains, pommes, pêches et poires, atteignent Paris en meilleur état, après 6 000 milles de voyage, que les nôtres après 500. Nous ne pourrons lutter contre l'Amérique qu'en adoptant ses méthodes de culture, de récolte, d'emballage, de réfrigération, de rapide et sûr transport. La Castille était jadis le grenier de l'Europe. Nous avons assez vécu pour voir le blé américain lutter contre nos produits sur notre propre marché, malgré d'énormes frets, droits de douane, etc., et un change de 35 p. 100. Vivrons-nous assez pour voir les oranges américaines sur le marché de Valence? »

1. *Review of the World's Commerce*, 1901, p. 219.

*
* *

Bref, agriculture, industrie et commerce, de toute l'Espagne, on peut dire ce qu'un consul anglais écrivait dès 1899 des gens de Cadix [1] :

Depuis la fin de la guerre américaine, il y a des signes indiscutables que les gens de Cadix ouvrent enfin les yeux. Cadix n'est plus la brillante cité commerciale d'autrefois; vivant sur cette glorieuse tradition, elle a laissé couler ses bénéfices aux marins d'autres ports plus énergiques et plus entreprenants. Après avoir eu le monopole des Amériques et des Indes Espagnoles, elle est tombée à un rang qui ne lui réserve qu'un sombre avenir. Il semble que cette ruine ait enfin réveillé son peuple, et que, sérieusement, elle soit disposée à chercher et à trouver ce qui doit lui rendre son ancien rôle et les profits auxquels sa situation et ses avantages naturels peuvent l'appeler.

*
* *

Mais, comme les gens de Cadix, toute l'Espagne n'a pas tardé à s'apercevoir que ses efforts étaient contrariés, annihilés, par la tyrannie madrilène. L'ignorance, la paresse, la malhonnêteté et le gaspillage de Madrid sont des obstacles insurmontables ou des *drawbacks* vraiment trop lourds. Tant que l'entreprise espagnole a pu se limiter à la région côtière, elle n'a que médiocrement souffert de cette incurie et de cette rapacité. La mer du moins échappait à l'absolu contrôle de Madrid. Les gens de Bilbao, doublant et triplant leurs flottes, assuraient le cabotage

1. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2223.

entre les ports indigènes, et l'exportation vers l'étranger. C'est toute une flotte marchande que les capitalistes de Bilbao ont, depuis trois ans, rendue à l'Espagne par leurs achats de navires : dans la seule année 1899, Bilbao a fait venir d'Angleterre soixante et un vapeurs, d'un tonnage total de 130 000 tonnes [1]. Mais, dès les quais de ses propres ports, l'entreprise espagnole luttait déjà contre le douanier, le gabelou, le peseur et le contrôleur gouvernementaux, et, quand elle voulut pénétrer vers l'intérieur du pays, elle trouva les routes impraticables ou barrées d'une armée de parasites et de pillards. Il faudrait un volume pour résumer les principaux chapitres de cette exploitation madrilène. En voici du moins quelques exemples.

Cadix voit son avenir dans son port qui, situé à l'extrémité méridionale de l'Europe et à l'entrée de la Méditerranée, devrait être le grand embarcadère et débarcadère des passagers européens vers l'Afrique

1. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n°s 2407 et 2445 : les Espagnols ont monopolisé à leur profit le commerce des transports avec l'Angleterre et le Continent. Ils comptent étendre leurs opérations jusqu'à la Baltique (pour leurs bois) et jusqu'à la mer Noire et au Danube (pour leurs grains). La ligne Meliton-Gonzalez vient d'acheter cinq bateaux de 1 500 à 2 000 tonnes pour ce dernier usage; les Compagnies de Gijon ont acquis pareillement trois nouveaux steamers pour le cabotage. La seule année 1899 a vu le lancement dans les seules Asturies de cinq nouvelles Compagnies de navigation au capital total de quarante millions de pesetas, et l'une d'elles, *Sindico Minera*, d'Aviles, a déjà acheté cinq vapeurs. Mais Bilbao tient toujours la tête : le tonnage de sa flotte dépasse 300 000 tonnes, soit la grande moitié du tonnage de toute la flotte marchande du royaume.

et l'Amérique du Sud, et le port charbonnier des vapeurs atlantiques vers la Méditerranée. Il faudrait à Cadix un chemin de fer direct et des trains rapides vers Madrid et l'Europe pour les passagers, des entrepôts pour le charbon, mais, avant tout, des passes praticables et des quais. Elle ne peut rien obtenir : elle garde jusqu'en 1900 sa gare en bois, construite provisoirement il y a quarante années. Entre elle et Madrid, la ligne ferrée fait des retours et des détours que l'on pourrait abréger de cent kilomètres par la construction de l'embranchement Puertollano-Cordoue. Cet embranchement est décidé depuis 1880; une des grandes Compagnies de Madrid s'en est chargée; elle devait l'avoir commencé avant 1888 et terminé avant 1892, sinon elle encourait la confiscation des 2 750 000 pesetas, qu'elle donnait en cautionnement sous intérêt de 6 p. 100 jusqu'en 1892. Elle n'a rien commencé. Les Chambres de commerce de toute l'Andalousie ont en vain protesté. La Compagnie avait trop grand bénéfice à ne pas établir ce raccourci. Or, non seulement le gouvernement (les admistrateurs ont fait les frais nécessaires) ne lui a pas retiré la concession, mais encore, après 1892, il a continué de lui verser l'intérêt intégral de ce cautionnement, qu'il aurait dû confisquer[1].

Pareillement, Carthagène attend toujours les lignes directes qui la mettraient en contact avec les marchés agricoles de l'Andalousie et fourniraient ainsi de

1. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series,* n° 2592.

vivres abondants sa population de mineurs et d'ouvriers. Alméria pourrait être l'un des ports de Grenade : le chemin de fer commencé depuis cinq ans ne réunit pas encore les deux villes; la compagnie a organisé un service de diligences.

A San Lucar, les bateaux paient les droits de port; mais la barre, jamais nettoyée, rend l'entrée presque impossible. A Huelva, un droit d'exportation sur le minerai de cuivre rend nécessaire l'envoi préalable, aux laboratoires officiels de Madrid, de tous les échantillons de minerais embarqués. A la Corogne, l'absence de routes et de lignes gouvernementales nécessite l'établissement de diligences automobiles. Dès 1834, l'ingénieur allemand W. Schultz prédisait aux mines de Lugo un merveilleux avenir : l'apathie ou la corruption gouvernementales ont empêché les routes d'arriver jusque-là. Un grand chemin de fer est depuis longtemps désiré et commencé entre Carrel et Pontevedra; mais un riche propriétaire, appuyé par le ministère, arrête les travaux à deux kilomètres du but.

Les côtes de Galice regorgent de poisson, qui trouverait un prix rémunérateur sur tous les marchés du royaume, car l'Espagnol vit de légumes et de marée, de *cocido* (bouillie de pois chiches) et de *bacalao* (morue), et la morue salée est l'une de ses principales importations. Mais la Galice ne peut pas obtenir la ligne directe et les trains rapides qui porteraient sa pêche à l'intérieur[1]. A Santander, le curage du port

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series,* n° 2289. Pendant longtemps, il en a été de même pour le poisson de la

et le creusement du chenal ont été menés à bien par l'initiative locale; mais le gouvernement ne peut ou ne veut pas achever les cales sèches commencées depuis dix ans. La digue de Gijon ferait de ce port le meilleur refuge à l'entrée du tempêtueux golfe de Gascogne; Gijon deviendrait aussi un grand embarcadère de minerai à égale distance de toutes les mines asturiennes : la digue, entreprise il y a vingt années, est toujours en pareil état d'inachèvement.

Il n'est pas un rapport consulaire qui ne mentionne cette incurie dans les travaux publics : « Le charbon d'Andalousie, écrit le consul d'Huelva, est de qualité inférieure. Pourtant il existe quelques bonnes mines, qui pourraient fournir à l'industrie, si elles étaient à portée de lignes ferrées ou simplement de routes. Mais quand il faut transporter la houille à dos de mulet, comment lutter dans les ports contre le charbon étranger, anglais surtout[1]? » Et si l'on voulait étudier la justice, les finances et les monopoles!... Nous avons déjà vu le monopole des tabacs empêchant la culture andalouse. La loi de juin 1897 a donné le monopole des explosifs à une compagnie madrilène, qui s'est empressée de faire fermer toutes les fabriques de poudre, dynamite, etc., et qui a fait monter les vingt-cinq kilogrammes de dynamite de 42

Méditerranée. Entre Alméria et Carthagène, le petit port de Garrucha avait une flotte et une population de pêcheurs, qui n'ont pu gagner leur vie qu'après la construction toute récente du chemin de fer de Grenade.

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2143.

à 75 pesetas, tout en ne fournissant encore que des qualités inférieures. L'*Union Minière* propose à l'État, s'il consent à supprimer ce monopole, de lui payer annuellement les trois millions de pesetas que ce monopole lui rapporte. Mais les spéculateurs de Madrid ont fait rejeter cette offre et continuent d'entraver ou de surcharger iniquement l'exploitation minière de la péninsule.

L'agriculture à son tour se plaint avec raison que les déserts de l'Espagne centrale ne puissent pas être défrichés, faute de routes et faute aussi d'encouragements qui tourneraient vers ces champs des Castilles la trop nombreuse émigration espagnole, dont profite à l'heure actuelle l'Algérie française. En Andalousie même, à quoi bon cultiver les régions éloignées de la côte, d'où l'on ne pourra pas exporter les produits? « Des milliers de paysans ne trouvent plus à gagner leur vie et vont chercher leur pain à l'étranger, pour le plus grand dommage de l'Andalousie : je suis sûr, ajoute un consul anglais, que nos jeunes compatriotes découvriraient à l'expérience que l'Espagne méridionale est une terre de colonisation ou de fermage et que leurs capitaux placés ici leur rapporteraient même plus que dans l'Amérique du Sud[1]. »

Et l'Espagne tout entière a pu se croire, en 1898, à la veille de la famine par la folle administration de ces gens de Madrid : le prix du pain toujours augmenté fit éclater des émeutes populaires; il fallut

1. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2112.

enfin supprimer ou suspendre la douane du blé. Car l'Espagne ne pouvant suffire à sa consommation de blé, a toujours dû recourir à l'importation. Quand elle avait le monopole colonial, elle trouvait juste et rationnel de rendre aux gens de Madrid, sous forme de douane, une partie des bénéfices que lui procurait l'alimentation de Cuba et des Philippines. Mais en janvier 1898, quand, après la perte des colonies, nos gens de Madrid voulurent continuer leurs opérations douanières — droit de 10 à 50 pesetas par 100 kilogrammes de blé, de 10 à 30 pesetas par 100 kilogrammes de farine, — le blé monta à de tels prix qu'il fallut l'intervention publique contre les accapareurs. Madrid défendit alors pendant quatre mois (mai-août 1898) l'exportation des vivres, céréales, légumes, pommes de terre, etc. : pour apaiser le peuple des villes, on ruina le florissant commerce des maraîchers de la côte.

*
* *

En fin de compte, cet admirable effort de l'Espagne régénérée risque d'échouer lamentablement contre l'ignorance ou la malhonnêteté de ses maîtres. Cet honnête pays (les consuls, tous ensemble, vantent l'honnêteté profonde du commerce espagnol au cours de la crise cubaine) se débat aux mains louches ou malpropres de Madrid. Mais voici, pour la première fois depuis quatre siècles, que l'Espagne semble avoir pris la résolution d'échapper à ses exploitants.

En 1899, la Chambre de Commerce de Séville décida de faire appel à toutes les Chambres de Commerce du royaume. Chaque année, depuis 1899, ces Chambres de Commerce se sont syndiquées en une sorte de concile national, « Union nationale », disent-elles, qui, loin de Madrid, a tenu ses assises dans quelqu'une des glorieuses métropoles de jadis, Cadix, Saragosse, Valladolid[1]. En face de Madrid, il semble donc que la nation va relever la tête et que l'Espagne soit aujourd'hui à la veille des mêmes luttes sociales et économiques, qui, de l'Angleterre féodale de 1800, firent la grande Angleterre libérale de 1850.

Mot pour mot, les Espagnols pourraient reprendre le programme radical anglais de 1830 : *peace*, *reform and retranchment*.

1° *La paix*, c'est-à-dire l'abolition de cette exploitation militaire, qui a fait la honte et la ruine du pays, qui l'a chargé des crimes et des dettes de Cuba, et qui n'a pu lui épargner ni les misères ni les terreurs de la défaite : Cadix et la Corogne, pendant l'année 1898, n'ont pas vécu, s'attendant chaque jour au bombardement américain, et, sous cette menace, toutes les côtes de l'Espagne virent un exode des riches familles vers les premières villes de l'intérieur[2].

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports*, *Annual Series*, n° 2245. A general Assembly of the spanish Chambers of Commerce was held at Saragossa (nov. 1898). Although it has as yet led to no practical result, the fact at all is a proof of the general anxiety among a large and influential portion of the nation to take immediate steps for the improvement of trade.

2. *Id.*, *Ibid.*, n° 2289 : The influx (à Grenade) of many families from the coast who sought a refuge when a general bom-

Il est temps d'en finir avec ce budget militaire qui n'a plus aucune raison d'absorber le quart des recettes publiques. L'Espagne n'a plus aujourd'hui de colonies à maîtriser, et en Europe aucun ennemi ne la menacera jamais : à quoi bon dépenser annuellement 154 millions pour la guerre, alors que la seule marine appelée à rendre des services ne coûte plus que 35 millions?

2° *La réforme*, c'est-à-dire le renversement de la tyrannie cléricale, la résurrection à la liberté, à la vérité, à la science, à l'esprit. Bilbao déjà sait, par expérience, que sa fortune actuelle est sortie tout entière de ses écoles d'ingénieurs, de marine et de commerce, et toute l'Espagne est en train de se convertir aux mêmes idées :

L'introduction d'usines et de comptoirs, écrit le consul anglais de Madrid [1], et les occasions de travail qui s'offrent maintenant à toute la main-d'œuvre un peu dégrossie, ont réveillé jusque dans les moindres villes de province le besoin d'instruction. Les districts ruraux eux-mêmes s'intéressent à l'enseignement, qui les met à même d'exiger de meilleurs salaires. C'est le manque d'instruction des petites villes et des bourgs qui arrête un peu le rapide progrès de la vie industrielle. L'agriculture aussi en est asservie à ses méthodes et outillages surannés. Le paysan illettré ne peut déchiffrer le moindre papier, manuel, journal ou réclame, qui lui ferait connaître les nouvelles machines, les nouveaux engrais, toutes les innovations destinées à décupler la production en diminuant le tra-

bardment of the seaports by an American squadron was feared.

1. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2560.

vail.... Dans le commerce des vins surtout, ajoute le consul de Tarragone, cette ignorance du paysan est une énorme cause de ruine.

3° *L'économie*, c'est-à-dire la suppression du gaspillage et du bavardage politiciens, l'économie de temps, de travail et d'argent : est-il vraiment bien utile de dépenser 40 millions pour le culte alors que l'instruction ne reçoit que 43 millions? Les Chambres de Commerce ont appris, par l'administration de leurs ports et marchés, de quelle importance vitale est, en un budget bien étudié, l'équilibre réel des recettes et des dépenses; elles ont éprouvé surtout de quelles surtaxes grevait leurs échanges cette incurie des politiciens qui, follement, ont livré le crédit et les gains du royaume à cette Banque d'Espagne dont les spéculateurs égoïstes ont fait monter et maintiennent le change à 35 et 40 p. 100.

Paix, réforme, économie, le commerce espagnol réclame ces trois points et il semble bien que la nation saura les obtenir. Ce programme national fut très nettement formulé dès novembre 1898 par le congrès des Chambres de Commerce à Saragosse :

1° Établissement et publication d'un budget public clair et exact;

2° Unification de la dette et réduction des intérêts;

3° Équilibre du budget obtenu par une réduction des dépenses;

4° Réduction des pensions;

5° Réduction des privilèges et billets de la Banque d'Espagne;

6° Revision et réduction des tarifs de transports;

7° Incompatibilité de tout mandat législatif avec la situation d'administrateur de banques, compagnies et sociétés à monopole public.

Ce programme national aura sans doute contre lui trois des maîtres de Madrid, aux revenus desquels il porterait un coup trop rude. Prêtres, politiciens et généraux n'ont aucun penchant à ces mesures d'honnêteté et de sagesse. Ce n'est pas que ces bons bergers ne sentent pas venir la révolte du troupeau : depuis trois ans chacun d'eux a rivalisé de zèle pour rejeter la faute sur autrui et sauver son propre pouvoir. On a entendu les généraux, par la bouche d'un Weyler, se proclamer les champions de l'industrie et du travail contre l'inertie et le gaspillage parlementaires. Les prêtres, en maints endroits, ont fait cause commune avec les revendications particularistes. Les politiciens ont dénoncé l'exploitation et, comme on dit outre-Pyrénées, la lèpre cléricale : profitant du mouvement d'opinion que la pièce anticléricale de M. Gaidoz, *Electra*, a soulevé dans toute l'Espagne, M. Canalejas promène de ville en ville ses prédications laïques et réformatrices.

L'Espagne connaît la juste valeur de ces apparentes disputes. Elle sait que tous ces gens de Madrid resteront ligués contre ses intérêts. « Le temps est passé, dit l'Union Nationale en son premier manifeste, de la confiance aux pouvoirs publics. » Et elle nomme un comité permanent chargé de mener à effet les résolutions et désirs du commerce et de l'industrie.

Et elle organise une grève des contribuables qui arrache aux gens de Madrid des promesses de décentralisation (mars 1899).

Mais le roi? Les premières paroles d'Alphonse XII avaient été : « Je ne cesserai jamais d'être un bon Espagnol, un bon catholique comme tous mes prédécesseurs et, comme un homme du siècle, un vrai libéral ». Il semble bien qu'Alphonse XIII doive être autre chose encore : le maître et tout à la fois le serviteur de la nation contre ceux qui l'exploitent. Un roi vraiment national, c'est-à-dire honnête, travailleur et démocrate, aurait un si beau rôle en ce pays si bien pourvu, à cette heure décisive! Être le roi de l'Espagne et non plus le soliveau de Madrid! le chef de la nation et non plus le traitant du peuple! Si la fortune réservait à nos voisins un souverain de cette taille, les destinées de l'Espagne pourraient encore éblouir le monde : car, placée sur toutes les grandes routes terrestres et maritimes du commerce futur, l'Espagne peut redevenir au siècle prochain une grande puissance.

Les choses espagnoles offrent toujours de terribles surprises : ce roi aura-t-il seulement le temps de devenir un homme? Au jour même de sa majorité légale, on a pu craindre pour sa vie, et Barcelone couve un feu terrible, car, seule de toute l'Espagne, Barcelone (avec ses dépendances naturelles, la Catalogne et les Baléares[1]) n'a pas eu à se réjouir

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2110. The trouble in Cuba has almost ruined this island (Menorca). The

longtemps de la perte des colonies. Ses exportations avaient constamment progressé depuis 1886. La moyenne annuelle avait été : de 1886 à 1890, 114 millions de *pesetas*; de 1890 à 1895, 162 millions; en 1896 et 1897, 170 et 176 millions. La chute en 1898 fut rapide, 147 millions, et en 1899 elle a continué, 136 millions. Cette baisse énorme, ajoute le consul français, est due uniquement à la perte des colonies; malgré l'égalité de traitement douanier concédé par les États-Unis, les produits espagnols lutteront difficilement à Cuba contre la concurrence américaine[1].

Pour 1901, le rapport du consul anglais est plus pessimiste encore : « La perte des colonies produit maintenant tous ses résultats. Vers Cuba, Porto-Rico et les Philippines, les exportations de Barcelone étaient encore de 70 millions (pesetas) en 1899; elles sont tombées à 9 millions en 1900, à 1 800 000 pesetas en 1901. La Catalogne a pourtant augmenté ses achats de coton : elle a aujourd'hui une consommation annuelle de 300 000 balles. Elle a augmenté de même ses importations de charbon : 750 000 tonnes, dont 600 000 environ de charbon anglais. Elle cherche à étendre sa clientèle à l'intérieur même du royaume[2] ».

Mais, à l'intérieur de l'Espagne, Barcelone n'a pas

manufacture of boots and shoes has been for a great many years the most important trade of Mahon and the other towns. These articles were largely exported, principally to Cuba, and the business yielded very fair profit and had a beneficial effect on many different branches of trade.

1. *Rapports commerciaux*, n° 4. Cf. *Diplomatic and Consular Reports*, *Annual Series*, n° 2651.

2. *Diplomatic and Consular Reports*, *Annual Séries*, n° 2856.

encore la clientèle suffisante pour remplacer les marchés coloniaux. Ses intérêts et ses désirs sont d'ailleurs forcément contraires à ceux des autres villes du royaume. Car l'Espagne du vin et des métaux arrivera tôt ou tard à réclamer l'abaissement, la suppression peut-être, des tarifs douaniers : le libre-échange lui assurerait au dedans la vie au meilleur marché possible, et ouvrirait au dehors toutes les portes à ses propres produits. Barcelone a besoin, pour défendre son industrie, d'une pesante armure de protection et, pour défendre son commerce, elle réclame un port libre que le reste de l'Espagne ne veut pas lui concéder : « On a beaucoup parlé, écrit en 1902 le consul anglais, de ce port libre. Un rapport détaillé est parti pour Madrid, avec un plan dressé par la commission compétente. Mais, depuis, on n'a plus eu aucune nouvelle. Le drainage du delta de la Llobregat en serait la condition préliminaire et le chemin de fer de la Cerdagne en serait le complément obligatoire. Car de Barcelone à Ripoll et de Ripoll à Puycerda, pour redescendre par Ax vers Toulouse, ce chemin de fer, disent les importateurs de Barcelone, serait la voie ferrée la plus courte entre la Méditerranée et l'Océan. Barcelone sur la Méditerranée deviendrait le correspondant le plus direct de Bordeaux et de la Palice, qui gagneraient 60 ou 70 milles à ce trajet sur celui de Marseille[1] ». Mais, qu'il s'agisse du port libre ou du chemin de fer, les gens de Madrid ont bien peu cure des besoins de Barcelone.

1. *Diplomatic and Consular Reports, Annual Series*, n° 2856.

Barcelone, peu à peu, se persuade qu'elle n'a rien à gagner et tout à perdre dans l'union espagnole. Travaillée depuis longtemps par les idées séparatistes de ses Catalans et par les idées révolutionnaires de ses socialistes et anarchistes; tyrannisée par les sociétés secrètes qui, brusquement au printemps de 1902, décrétèrent et imposèrent cette grève générale à laquelle personne aujourd'hui encore ne peut rien comprendre; ulcérée par les répressions brutales dont les généraux ou policiers de Madrid ensanglantèrent ses rues; dominée surtout par cette bastille du Mont-Juich qui, chaque jour, lui rappelle les tortures et pendaisons de centaines de patriotes : Barcelone est toute prête à la révolte, à la révolution; chaque année, elle fait un pas vers la séparation, et la guerre fédéraliste ne serait pas pour lui déplaire.

Or Barcelone jouit d'une grande influence sur la démocratie espagnole. La bourgeoisie des Chambres de Commerce peut, à coup sûr, ne pas désirer la suppression du gouvernement de Madrid ni de la royauté : la réforme administrative accomplie par un roi politique suffirait à contenter les désirs et les intérêts du bourgeois. Mais le peuple de la péninsule a toujours gardé le secret amour de ses *fueros* locaux, de son antique vie provinciale, et les projets de république fédéraliste ont partout des adhérents.

Cet incendie de Barcelone va-t-il éclater et détruire en quelques heures, avec les restes de l'antique royauté, les germes de la prospérité à peine reconquise? Quand il s'agit de la malchanceuse Espagne,

il faut toujours s'attendre au pire. Vers la fin de 1869, au palais des Tuileries, la gouvernante des demoiselles d'Albe, nièces de l'impératrice Eugénie, faisait lire à ses élèves la correspondance de Mme de Maintenon. Il y fut question des riches tapisseries, envoyées par Louis XIV à la famille d'Albe, à l'occasion du mariage de Berwick. Les petites princesses, qui n'avaient jamais vu ce cadeau du grand roi, interrogèrent leur tante, qui ne le connaissait pas davantage, mais qui le fit rechercher dans les demeures espagnoles de la noble maison. Dans l'un des châteaux de province, on finit par retrouver, non déclouées, les caisses venues de France au début du XVIIIe siècle; non déclouées, on les renvoya en France à l'impératrice Eugénie. Ouvertes, elles livrèrent leurs tapisseries presque intactes, merveilleuses de beauté et de richesse. Elles furent portées à Saint-Cloud.... Six mois après, ces malheureuses tapisseries d'Espagne brûlaient dans le bombardement et l'incendie de 1871.

VII

L'ANGLETERRE ET LA PAIX

VII

L'ANGLETERRE ET LA PAIX

(Juillet 1902.)

Le désir de la nation. — Les embarras du ministère. — Les exigences des Premiers. — La volonté royale. — Les Boers et les conditions pécuniaires. — M. Chamberlain et la paix en 1901. — L'assistance donnée et prêtée. — Les rebelles et l'amnistie. — L'indépendance et l'autonomie. — Les champs d'or et l'Empire.

Le 31 mai 1902, les représentants en Afrique des États boers, Transvaal et Oranje, ont enfin accepté les conditions offertes par le Gouvernement britannique. Les pourparlers duraient depuis deux mois et demi. C'est le 12 mars que les délégués boers étaient entrés en contact avec lord Kitchener. Durant ces dix ou douze semaines, qui peut savoir au juste la véritable histoire de ces négociations? Le Gouvernement anglais a tout fait pour en cacher ou en laisser ignorer le début et les péripéties. Jamais, à Londres ni au Cap, la censure et le cabinet noir n'ont exercé leur surveillance des lettres et télégrammes avec autant de rigueur. Bientôt les généraux et délégués boers arriveront en Europe : nous saurons alors par qui

la paix fut demandée et quelles conditions secrètes ont déterminé les Boers à souscrire aux offres de lord Kitchener. Jusqu'ici, nous n'avons que la version anglaise en un court *Livre Bleu*, de treize pages, qui résume la correspondance — une faible partie de la correspondance — échangée entre Londres et le Sud-Afrique au sujet de cette paix[1].

Des premières pages de ce *Livre Bleu* (pages 1 et 2), il ressort clairement que l'intervention amicale de la Hollande et les efforts de Dr Kuyper, en décembre et janvier derniers, ont été la cause apparente de la paix : c'est, dit la dépêche n° 1, pour communiquer aux chefs boers la teneur des propositions hollandaises que lord Kitchener est entré en relations avec Schalk Burger (lettre du 12 mars); c'est, dit la dépêche n° 7, après avoir lu *enfin* la correspondance échangée entre le Gouvernement de Sa Majesté et la Hollande, que les chefs boers ont été d'opinion que l'heure était propice pour mettre un terme à la guerre (lettre des Boers à lord Kitchener, du 12 avril). Mais il est bien évident que la Hollande n'a pas imposé cette paix et que, sans une invite ou des symptômes favorables, elle n'aurait pas même osé la conseiller. La véritable cause, la cause effective de ce traité, fut le désir mutuel des deux belligérants d'en finir, coûte que coûte.

Du côté de l'Angleterre surtout, ce désir a tout entraîné. Peuple, Ministère et Royauté, la nation

1. Cd. 1906 : Correspondence respecting terms of surrender of the Boer forces on the field.

entière, pendant trois années, avait impatiemment attendu, de Noël en Noël, le terme de ses angoisses et de ses humiliations. Mais, depuis six mois, son impatience se mêlait d'une crainte superstitieuse touchant le mauvais augure, le mauvais œil, que jetteraient sur le nouveau règne les fêtes du couronnement, si l'on venait à les célébrer en plein égorgement de chrétiens, de protestants, de fidèles lecteurs de la Bible.

Lassée dans ses espoirs de triomphe absolu; gênée dans ses affaires; inquiète de son crédit abaissé; effrayée dans sa dévotion superstitieuse par les morts quasi fatidiques de Victoria et de Cecil Rhodes, ces victimes dévouées par Kruger à la vindicte du Très Haut; menacée surtout dans ses intérêts vitaux par les entreprises américaines et par cette concurrence des États-Unis qui, de jour en jour, s'intalle sur le marché même des Trois Royaumes[1] : l'Angleterre

1. Cf. à ce sujet le rapport de notre consul à Londres, *Rapports commerciaux*, n° 140, dont voici un extrait : « A cet égard, l'impérialiste *Daily Mail* se montre autrement perplexe que le prudent et calme *Times*. Pour le *Times* les deux faits marquants de l'année 1901 ont été : la rivalité américaine et les conséquences économiques de la guerre en cours. L'impérialiste *Daily Mail* admet que la continuation de la guerre a lourdement pesé sur les affaires, notamment par l'élévation qu'elle a provoquée du taux de l'intérêt et de l'escompte; mais de l'avis de l'organe populaire de Londres, ce sont moins les conséquences de la guerre que celles de la concurrence américaine qui constituent la caractéristique de 1901.

« Cette concurrence a été pour ce journal, tout au long de l'année, comme un véritable cauchemar : il n'y a presque pas eu de jours que, sous une forme ou une autre, il n'en ait parlé. Dans son *leader* consacré à une revue de l'année je lis : « En ce qui

commerçante se dégoûtait du *khaki*. L'année 1901 l'avait amenée à quelques tristes réflexions :

Aux yeux de l'observateur américain, écrit le consul des États-Unis à Liverpool[1], la condition économique de l'Angleterre présente en ce moment un grand intérêt. Cette condition a soulevé dans la presse et dans les réunions publiques beaucoup de controverses. Il est possible que les résultats futurs en puissent être tels qu'ils changeront radicalement toute la vie industrielle et commerciale du pays. Le nombre des gens réfléchis et bien informés croît de jour en jour, qui voient déjà l'Angleterre reléguée pour toujours au troisième rang des puissances commerciales, après l'Allemagne et les États-Unis.

« concerne la vie commerciale de la nation, 1901 a été l'année « de l' « invasion américaine ». Les faits et tendances qui sont « exprimés par ce mot, ne sont plus nouveaux car ils ont « pénétré, avec une intensité rare, dans toutes les cervelles, « au cours de l'année qui vient de se clore. L'achat de la « ligne de navigation Leyland par M. Morgan, les manœuvres « du trust américain du tabac, l'américanisation proposée des « démolitions effectuées dans le Strand, ont vivement impres- « sionné l'imagination publique. Chacun sait maintenant ou « doit savoir que, pendant le XXe siècle, les États-Unis, plus « encore que l'Allemagne, seront nos formidables concurrents. « La nature du problème que nous avons à résoudre a été bien « définie par une phrase de Lord Curzon (vice-roi des Indes) : « Nous avons, a-t-il dit, à maintenir, dans un siècle de concur- « rence, les avantages gagnés durant un siècle de monopole. » En effet, ce quasi-monopole du commerce international qu'a eu la Grande-Bretagne pendant une bonne partie du XIXe siècle est incontestablement menacé. Le *Blue book* concernant les cinq dernières années fournit à cet égard des conclusions très claires. Elles n'ont pas échappé au *Daily Mail*. Et ce journal — que je cite souvent car il me paraît bien représenter l'opinion anglaise moyenne — ce journal, en les commentant, faisait remarquer, non sans raison, qu'au cours de la dernière période quinquennale, plusieurs industries, notamment celles des vélocipèdes, des rails de fer et acier, des cotonnades et des lainages, ont été ou bien stationnaires, ou bien en déclin. »

1. *Review of the World's Commerce*, 1901, p. 224.

D'une façon générale, le commerce ne vaut plus ce qu'il valait il y a un an ou deux. L'année 1900 avait été prospère. Mais tout le monde est d'accord sur la crise ouverte en janvier 1901. L'avenir apparaît très sombre et de tous côtés, du monde politique comme du monde des affaires et de la presse, on n'entend plus qu'un cri : « Il faut aviser ». Même durant les dernières années de prospérité, on se plaignait de la concurrence étrangère. Mais les plaintes sont bien plus vives, depuis que la période des bonnes années semble close et que s'ouvrent les temps difficiles, peut-être désastreux.

Après son accès de fièvre belliqueuse, l'Angleterre commerçante revenait donc à la raison : envahie par les *trusts* américains, elle sentait que tous ses efforts devaient s'appliquer à la lutte économique. Notre consul français à Londres [1], l'a très bien fait ressortir dans son rapport annuel : l'année 1901 comptera par là dans l'histoire du commerce anglais. La presse populaire — telle l'impérialiste *Daily Mail* qui représente exactement « l'homme de la rue » — n'a parlé durant cette année que de la nécessité du « réveil » national. Le prophétique M. W. Stead, dans sa *Review of Reviews*, a le premier poussé le cri *Wake up John Bull! Réveille-toi, John Bull!* et ce cri a fait une telle fortune parmi les gens d'affaires qu'en son premier discours public le nouveau Prince de Galles, rentrant de sa croisière mondiale, l'a repris pour son compte : « Le Vieux Pays, a-t-il dit, doit s'éveiller s'il veut maintenir sa position commerciale même dans les colonies ».

1. *Rapports commerciaux*, n° 140.

Pour ce réveil et pour cette lutte contre « l'américanisation du monde » (c'est le titre de la brochure annuelle que M. Stead offrait cette année à ses lecteurs de la *Review of Reviews*), le commerce anglais commençait à sentir que l'impérialisme est un insupportable fardeau et que la guerre, outre ses frais, coûte un prix inestimable par les soucis et les angoisses qu'elle met en travers de toutes les entreprises. La nation s'affolait un peu. Depuis trois ans, elle n'avait eu qu'une seule heure de pleine joie en ce Jour ou plutôt cette Nuit de Mafeking (18 mai 1900), où, pour un instant, la délivrance de Baden-Powel avait effacé la tristesse de Ladysmith, de Spion-Kop et de Colenso. La Cité voulait enfin son Jour de la Paix et sa Semaine du Couronnement.

La populace, à coup sûr, restait en proie à la fureur *jingoïste*. Mais ceux-là même qui en avaient le plus soigneusement cultivé le microbe et déterminé l'accès, les aristocrates et les *monopolists* de tout vol, expiaient cruellement l'irréparable tort de leur folle conduite. Sans parler de leurs énormes pertes d'argent, depuis trois ans, chaque jour avait mis un nouveau deuil en leurs très nobles familles. Les listes du *War Office* estiment que, du 11 octobre 1899 au 31 mai 1902, la guerre africaine a coûté 27 354 hommes et 1 080 officiers anglais. Ce sont là chiffres officiels, réduits au plus strict minimum : ils ne comprennent encore que les morts et les amputés. Parmi les 72 000 hommes et les 3 000 officiers rapatriés comme blessés, malades ou invalides, combien d'autres achèvent de traîner

leur convalescence, qui figurent comme survivants sur les rôles du *War Office* et qui disparaîtront avant quelques mois ou seront désormais impropres à toute vie réelle[1]!

Atteint lui-même par ces deuils dans ses affections les plus proches, le ministère unioniste était poussé, acculé à la paix par d'inéluctables nécessités. Il avait touché le bout de ses ressources. Depuis un an, il ne pouvait plus, malgré la belle figure qu'il essayait encore, faire face aux multiples périls de l'intérieur et de l'extérieur.

A l'intérieur, comment creuser plus bas le déficit énorme? ou comment y jeter, même en quantités insuffisantes, des impôts nouveaux? Reprenant confiance en ses vieilles doctrines, le *Cobden Club* commençait à agiter l'opinion par ses brochures. Il exposait au public les dépenses de la guerre résumées : y compris le budget de 1902, c'est à 223 millions de livres sterling environ, soit environ 5 600 millions de francs que montent ces dépenses. « Cette somme, suffisante à la fondation de cinquante universités, a servi à la dévastation partielle de deux colonies anglaises et à la dévastation complète de deux républiques voisines. » Il a fallu emprunter quatre milliards et demander le reste à des taxes de guerre.

1. Voici d'après le *Times* le tableau de cette chasse sud-africaine :

	Tués.	Blessés.	Manquants.	Total.
Officiers.....	701	1 851	383	2 935
Soldats.....	7 091	20 978	9 178	37 392

Or ces taxes de guerre commençaient à porter leurs fruits. Les taxes des blés et du charbon, surtout, pouvaient plaire aux fanatiques de l'Empire, qui n'y voyaient qu'un acheminement à leurs rêves de Zollverein et de *Fair-Trade* impérial. Mais la majorité de la nation allait constater avant peu que cette mesure fiscale, atteignant dans leur source même ses plus sûres richesses, compromettait sa clientèle étrangère et sa main-d'œuvre à bon marché. Déjà, les rapports des consuls signalaient au *Foreign Office* les mauvais résultats de cette politique douanière. Pour ne prendre qu'un exemple : jusque dans les ports méditerranéens, qui depuis quarante ans ont été la plus belle province du commerce britannique, le charbon d'Amérique peut lutter désormais contre le charbon anglais « handicappé, disent les consuls, par la taxe nouvelle ». Partout où les Américains trouvent un fret de retour, leurs vapeurs et leurs voiliers apportent le charbon; ce fret de retour, il semble qu'en plusieurs points la Méditerranée puisse le leur fournir; en deux ports, les marbres d'Italie et les marbres de Grèce le fournissent déjà [1]. Et derrière le

1. Cf. *Diplomatic and Consular Reports*, n° 2820. Exportation des marbres de Carrare en 1900 (milliers de tonnes) :

Angleterre.	France.	Allemagne.	États-Unis.	Total général.
30	29	24	42	235

En 1901, les États-Unis importent 18 000 tonnes de charbon à la Spezzia et 83 000 tonnes à Gênes. Le consul ajoute : « Americans are studying the requirements of the Genoa market and have greatly improved the screaming of their coal, being apparently determined to push its sale in Italy ».

charbon, les produits américains, fers, tissus et manufactures, vont arriver, comme jadis étaient arrivés les produits britanniques derrière le charbon anglais.

Les exportations de produits anglais avaient baissé en 1901, et la baisse se poursuivait en 1902. Dépassant trois milliards six cents millions de francs durant les six premiers mois de 1900; n'atteignant plus que trois milliards cinq cents millions durant les six premiers mois de 1901, cette exportation de produits anglais tombe de soixante-dix millions encore durant les six premiers mois de 1902. On pouvait prévoir que tout accroissement des taxes se traduirait désormais par une diminution plus rapide. Averti par ses consuls, le ministère sentait la gravité de la situation : que dirait la nation quand, à son tour, elle pourrait aussi nettement juger par les conséquences cette grande politique du déficit et du protectionnisme renaissant?

Plus encore que l'argent, les hommes allaient manquer. Avant peu, le *War Office* ne pourrait plus suffire aux besoins de la relève. Car le ministère avait beau jeu de proclamer, dans la presse complice, qu'il avait encore des camps remplis de troupes fraîches et que les offres d'engagements volontaires dépassaient la demande. En réalité, tout le monde savait que l'on était à bout et que, à moins de dégarnir complètement l'Irlande, l'Inde, Gibraltar, Aden et les autres forteresses maritimes, on ne pouvait plus contenter les insatiables demandes de lord Kitchener.

Achever de dégarnir l'Irlande, qui l'oserait à cette heure critique où l'île entière, protestants et catholiques, semble prête à s'unir contre l'ennemi commun, le gouvernement de Londres? Pour la première fois depuis trois siècles, les deux moitiés de l'Irlande sont enfin d'accord et réclament sinon l'autonomie, du moins la révolution agraire : contre l'Ulster protestant aussi bien que contre l'Erin catholique, il faut songer désormais aux mesures de prévoyance et se ménager peut-être les moyens de répression.

Dégarnir l'Inde déjà si mal pourvue de troupes européennes! on pourrait moins encore se lancer en un tel risque. A tort ou à raison, la conduite et les paroles de la Russie inspirent de jour en jour une plus grande méfiance au ministère anglais. Par l'évacuation de la Mandchourie, les Russes ont calmé ou prévenu l'hostilité des autres puissances : toutes leurs forces seront bientôt disponibles pour une descente vers l'Indus ou le Golfe Persique. Or, on dit à Londres et l'on y feint de croire (et le monde diplomatique donne quelque créance à ces nouvelles) que, dans l'entourage du Tsar, un parti nombreux et puissant ne voit plus de remède aux embarras intérieurs et aux troubles de l'empire que dans une guerre étrangère : le Tsar lui-même pencherait à la guerre.

On peut, je crois, n'attacher à ces bruits aucune importance. Il est certain néanmoins qu'ils ont eu leur influence sur la conduite des affaires anglaises. En face de ces éventualités, si improbables qu'elles puissent nous paraître, le ministère sentait qu'à tout prix

la guerre africaine devait prendre fin. Et cette fin devait, pour d'autres motifs encore, arriver avant le couronnement. Ici, les grands joueurs de l'impérialisme se sont trouvés pris à leur propre jeu : si nous connaissions les dessous de l'aventure, rien ne serait plus amusant peut-être que la façon dont ces dupeurs se trouvèrent enferrés.

De tous les *bluffs* inventés par la politique impérialiste, aucun ne vaut assurément le renom et l'importance que, par système, M. Chamberlain et ses amis ont donnés aux « Premiers » coloniaux dans la presse et dans les affaires de la Métropole. Depuis six ans, depuis le jubilé de la reine Victoria, les journaux anglais n'ont retenti que des discours et des exploits de ces « Premiers ». A vrai dire, le « Premier » est le produit typique de l'Angleterre actuelle. Premier de Manitoba, Premier d'Ontario, Premier de Columbia, Premier de Victoria, Premier de Nova-Scotia. Premier de Tasmania, sept ou huit autres encore : le monde espagnol avait ses généraux, le monde anglais a ses « Premiers » et, pour onze ou douze millions d'habitants, les colonies anglaises ne comptent pas moins de quatorze ou quinze premiers ministres.

Ce sont chiffres qu'il faut méditer. Quand l'Angleterre agite devant nos yeux la liste de ses terribles Premiers, il ne faut pas oublier que chacun de ses potentats gouverne en moyenne moins de huit cent mille habitants. Le Premier de Terre-Neuve, assisté de huit collègues, n'a pas trois cent mille administrés. Le Premier de Western Australia n'en a pas

quatre-vingt mille. Le Premier du Natal en a soixante-cinq mille. Le plus bruyant de tous, le Napoléon de la Nouvelle-Zélande, M. Seddon, n'en a que sept cent soixante-dix mille : c'est dire que notre préfet du Finistère en a tout autant et que notre préfet de la Seine en a cinq fois plus. Mais, parmi ces Premiers, il est des « archipremiers », comme des maréchaux dans cette cohue de généraux parlementaires. Et voici venir, pour le jour du couronnement, le trio des tout grands Premiers, Premier du Canada, Premier de l'Australie et Premier de la Nouvelle-Zélande, qui, flanqués des Premiers du Cap, du Natal et de Terre-Neuve, personnifieront l'empire futur autour de la vieille royauté.

Empire et royauté, ces deux termes représentent deux choses fort inégales, puisque le Royaume-Uni compte plus de quarante et un millions de citoyens anglais et que l'empire n'en a pas treize [1]. Du triple au simple, le Royaume devrait donc, en bonne arithmétique, disposer de l'influence décisive pour l'aménagement et l'exploitation du bien familial. Mais ce fut le grand jeu des impérialistes d'exalter la puissance et les droits des Anglais d'outre-mer. Depuis le début de la guerre surtout, ce leur fut un moyen de rendre confiance à la nation et de lui faire malgré tout espérer la victoire complète; par là, aussi, ils

1. Population blanche des colonies anglaises (en milliers d'habitants) :

Australie	3 775	Canada	5 378
Nouvelle-Zélande	770	Terre-Neuve	210
Natal	70	Le Cap	1 600

espéraient terrifier l'Europe maugréante, en amplifiant, magnifiant, exaltant jusqu'aux nues la grandeur, la richesse, l'irrésistible puissance des colonies et le génie et le patriotisme de leurs « Premiers »! « Nous avons contre nous l'hostilité du monde, a répété M. Chamberlain, qu'importe? n'avons-nous pas nos colonies? » Et les éloges n'ont pas tari sur la valeur et l'endurance et l'enthousiasme des contingents coloniaux [1].

Ce que valaient au juste (sauf de races exceptions) ces escouades de matamores, guêtrés, empanachés et bardés de cartouches, il est plus d'un témoin de la guerre qui commence à nous l'avouer : ils ne méritaient pas, semble-t-il, la poudre dont on fusilla quelques-uns de leurs chefs. Mais, dans l'esprit de la nation ignorante, les dithyrambes de la presse impé-

1. Cf. Le discours de M. Chamberlain à l'inauguration du Club des troupes coloniales, le vendredi 6 juin 1902 : « We owe a great debt to our colonies in connexion with this war. We owe a great debt to them for their moral as well as for their material assistance. They saw, with a keenness of instinct which was not surpassed by even the most patriotic of Englishmen at home, the magnitude of the issues at stake. They know now that this war, terrible as have been its sacrifices, has at least saved the Empire from a great danger, has confirmed and established our dominion in South Africa and has strengthened the bonds of union as could in no other way have been accomplished. These are great results... and the colonies have largely contributed to secure those results. I spoke of their material assistance. I am not quite certain even now that the people of this country appreciate the extent of that assistance.... Those colonies alone have sent an army greater than the British army at Waterloo, and you know perfectly well, from the eagerness and enthusiasm with which they have responded to any suggestion from this side, that, if our need had been greater, those numbers might have been multiplied many fold ».

rialiste ont implanté un véritable besoin de reconnaissance envers ces héros des colonies : l'opinion publique serait toute prête à concéder, malgré tout, les récompenses et salaires que leurs « Premiers » réclament. Or, dans la conférence de « Premiers », qui suivrait le couronnement, les colonies devaient formuler ces demandes. Par avance la majorité du ministère anglais (et M. Hicks-Beach l'a franchement déclaré) savait bien qu'on ne pouvait pas les accueillir; j'exposerai quelque jour aux lecteurs l'incompatibilité de ces exigences coloniales avec les intérêts métropolitains : le plus fougueux impérialiste du ministère (j'excepte le seul M. Chamberlain) n'oserait pas lancer l'Angleterre dans le protectionnisme et les droits différentiels, que rêvent de lui extorquer ses colonies.

Et pourtant, cruel embarras! si la guerre n'était pas finie à l'ouverture de cette grande conférence des Premiers, quelle force contre les vrais intérêts de la nation ne tireraient pas les Premiers coloniaux de l'embarras croissant où l'on serait tombé et du besoin où la nation elle-même, sur la foi des impérialistes, croirait être de l'appui colonial! Déjà M. Seddon, de sa plus grosse voix, menaçait de retirer ses contingents, si l'on ne promettait pas d'acheter en Nouvelle-Zélande toutes les viandes destinées à l'armée.

Et quelle admirable et unique occasion aurait M. Chamberlain pour imposer enfin ses projets de *Fair-Trade* et de Zollverein protectionniste.... En fin de compte, si l'on voulait échapper à la tyrannie de

M. Chamberlain et aux exigences coloniales, il apparaissait que, de toute nécessité, il fallait traiter avec les Boers avant de traiter avec MM. les Premiers, et ce n'est pas une des moindres ironies de cette guerre coloniale que le ministère anglais ait préféré en passer d'abord par les conditions de l'ennemi, avant d'affronter les conditions de ses fidèles coloniaux.

Aux désirs des ministres, vint s'ajouter la volonté royale. Il est certain qu'Édouard VII a voulu la paix, qu'il l'a voulue de toutes ses forces et qu'il l'a servie de tout son pouvoir. L'humanité lui en est redevable : elle aurait tort seulement de lui en être trop reconnaissante ; car, il ne faut point attribuer à Édouard VII des mérites qu'il n'a pas eus. Déjà se voyant peut-être tout proche de la mort et du souverain juge, il a senti quelques regrets ou quelques craintes. Mais l'histoire n'oublie pas que, prince de Galles en 1899, il a servi la cause de la guerre avec la même ardeur qu'en 1902, roi, il a servi la cause de la paix. L'amitié de Cecil Rhodes (et ce terrible homme avouait sans fausse pudeur comment il acquérait l'amitié des puissants), ses intérêts personnels, les intérêts de son gendre, le duc de Fife, et ceux de toute sa famille firent, en 1899, du prince de Calles, le véritable chef du parti belliqueux : il voulut alors la guerre pour lui-même autant que pour son peuple.

C'est aussi pour lui-même d'abord, pour son couronnement, ou, qui sait? peut-être pour la prolongation et la tranquillité de ses derniers jours, pour la sécurité de sa vie future (car toute âme anglaise

recèle la crainte du Dieu vengeur et de l'Enfer éternel, qu'Édouard VII a voulu la paix. Il faut reconnaître pourtant que, torturé par ce mal terrible dont les médecins essaient en vain de nous cacher la nature véritable, le roi lutta patiemment, courageusement, contre toutes les résistances, qu'il affronta les entrevues et les récriminations de M. Chamberlain et que la paix fut, pour une bonne moitié, son œuvre personnelle.

*
* *

Du côté des Boers, le désir de la paix ne semble pas avoir été moins général. Je ne parle pas des Boers d'Europe et de l'entourage du président Kruger qui, peut-être, désiraient la guerre à outrance : ils le disaient et le criaient du moins et pourtant, il est difficile de croire que cette paix, entremise par le docteur Kuyper, l'ait été sans l'avis et contre le gré des Boers réfugiés en Hollande. Mais, en Afrique, il me paraît certain qu'une forte majorité désirait la paix depuis un an déjà. Les dernières négociations de 1902 et les conditions mêmes du traité de paix me semblent éclairer d'un jour tout nouveau les premiers pourparlers entamés en février 1901 par lord Kitchener et Louis Botha.

M. Chamberlain a rejeté sur Louis Botha l'échec de la paix en 1901. Des seules pièces officielles publiées par le gouvernement anglais, une autre conviction me paraît s'imposer aujourd'hui. Ces pièces ont été

triturées et tronquées à plaisir : le *Livre Bleu* de 1901, qui les contient (Cd. 528), n'a que sept pages et onze dépêches. Et, malgré tout, par comparaison avec les pièces du *Livre Bleu* récent, il me semble qu'une vérité ressort claire et certaine : c'est que le seul M. Chamberlain a, de parti pris, empêché la paix de se conclure dès mars ou avril 1901, aux conditions actuelles.

Considérez, en effet, que la paix actuelle contient trois sortes de stipulations touchant : 1° la situation politique des États; 2° la situation juridique des particuliers; 3° enfin l'indemnité aux victimes de la guerre. Nous examinerons par la suite les deux premières. La troisième, qui fut, je crois, le nœud de la paix, est contenue dans l'article 10 :

ART. 10. — Aussitôt que la situation le permettra, une commission sera nommée dans chaque district du Transvaal et de l'Orange, pour aider à rétablir la population dans ses foyers et fournir à ceux qui, par suite des pertes causées par la guerre, seront dans l'impossibilité de s'en procurer, les aliments, l'abri et les quantités nécessaires de semences, de cheptel et d'instruments, etc., indispensables pour la reprise de leurs occupations.

Le gouvernement de S. M. mettra à la disposition de ces commissions une somme de trois millions de livres sterling, et il permettra que tous les billets, émis conformément à la loi n° 1 de 1900 de la République Sud-Africaine, et tous les reçus, donnés par les officiers combattants des ex-républiques, soient présentés à une commission judiciaire que nommera le gouvernement. Si cette commission judiciaire accepte ces billets et ces reçus ils seront admis par les commissions désignées précédemment comme titres établissant les pertes de guerre.

Outre la subvention gratuite de trois millions de livres sterling, le gouvernement de S. M. sera disposé à faire dans le même but, à titre de prêt, des avances qui ne seront pas frappées d'intérêt pendant deux ans et qui ensuite seront remboursables après une certaine période d'années avec 3 p. 100 d'intérêt. Aucun étranger, aucun rebelle n'aura droit au bénéfice de cet article.

Donc, par le traité de 1902, le gouvernement anglais concède aux victimes de la guerre, aux Boers de l'Oranje et du Transvaal (car les rebelles du Cap sont exceptés) : 1° une subvention gratuite, un libre don, *a free grant*, de 3 millions de livres, c'est-à-dire 75 millions de francs; 2° un emprunt illimité qui ne portera aucun intérêt d'abord et qu'un intérêt de 3 p. 100 ensuite. En 1902, l'Angleterre achète la paix à beaux deniers comptants : s'il reste 20 ou 25 000 combattants boers, c'est l'extrême maximum; 75 millions de francs pour 25 000 hommes donnent 3 000 francs par tête; je crois qu'à ce prix bien des guerres finiraient. Que ces conditions pécuniaires aient tenu une grande place dans les négociations de 1902, on ne doit pas s'en étonner : avec toutes ses vertus et toute sa bravoure, le Boer est avant tout un paysan pauvre, dont la vie publique et privée fut toujours dominée par le souci et même (disaient ses détracteurs anglais) par le désir rapace de l'argent.

Mais en 1901 ces conditions pécuniaires n'avaient pas tenu moins de place dans les pourparlers entre Botha et lord Kitchener. Le 1er mars 1901, quand lord Kitchener transmet au *War Office* les demandes des Boers, il n'insiste ni sur les stipulations poli-

tiques ni sur les conditions juridiques; mais, arrivé aux conditions pécuniaires, il prévient que Botha y met un prix tout spécial et qu'il faut garantir les dettes, que les combattants ont contractées envers les fermiers pendant la guerre : « ces dettes, ajoute lord Kitchener, n'atteignent pas 1 million de livres; mais c'est là un point capital pour Botha, *this he made rather a strong point of* ». Il est visible que lord Kitchener est disposé à tout concéder là-dessus : 1 million de livres sterling, 25 millions de francs! ce n'est pas le prix que coûte une semaine de guerre! Botha demandait en outre une assistance pécuniaire pour reconstruire les fermes brûlées et pour permettre aux fermiers de reprendre leur vie. Là-dessus encore, lord Kitchener croit pouvoir s'engager à un *don* : « Je pense, répondit-il à Botha, que cette assistance sera *donnée. I said, I thought some assistance would be* given[1] ». Lord Milner, consulté, admet aussi les mesures d'assistance aux fermiers ruinés par la guerre. Il est visible que, le 3 mars 1901, tout le monde en Afrique escompte la paix ainsi réglée : Botha accepte les conditions politiques et juridiques, moyennant le paiement par l'Angleterre de cette assistance *donnée*.

C'est alors qu'intervient M. Chamberlain. Il écrit à lord Milner le 6 mars 1901 : « Pour l'assistance aux fermiers, il me semble impossible de mieux traiter nos ennemis que nos sujets restés fidèles. Mais,

1. *Livre Bleu*, Cd. 528, p. 2.

puisque j'ai reconnu déjà la nécessité de parer, après la guerre, à la ruine de nos nouvelles colonies, vous pouvez substituer au texte de lord Kitchener la formule suivante : on prendra en considération la possibilité de soulager les fermiers *par des prêts*, *the possibility of assisting* by loan *the occupants of farms* ». Ce mot *prêt* soulève aussitôt les critiques de lord Milner, qui proteste le 9 mars : « Les autres changements apportés par le gouvernement de Sa Majesté aux termes de lord Kitchener me paraissent sans importance. Mais le mot de *prêt* affaiblira tout l'effet des autres mesures libérales. Kitchener est encore plus que moi opposé à cette introduction du mot *prêt* : connaissant la défiance des Boers, il pense que ce mot va leur sembler un piège pour mettre la main sur le fermier ».

Que répondit M. Chamberlain? le *Livre Bleu* de 1901 ne donne aucune des lettres et pièces échangées du 9 au 20 mars; mais on peut les reconstituer sans grande hypothèse. Nous voyons, en effet, que dans les conditions définitives, offertes le 20 mars 1901 par lord Kitchener, c'est la formule de M. Chamberlain qui a été maintenue : « *the possibility of assisting* by loan *the occupants of farms* ». A l'assistance *donnée*, qu'avait promise lord Kitchener, M. Chamberlain a donc, malgré les avis de lords Kitchener et Milner, substitué l'assistance *prêtée*.... Et la paix fut retardée d'un an.

C'était là sans doute ce que désirait M. Chamberlain : un an de guerre n'a pas nui à ses affaires

personnelles ni surtout aux affaires de sa bonne ville de Birmingham. Mais au bout d'un an de guerre, voici qu'en 1902 les Boers obtiennent tout à la fois l'assistance donnée et l'assistance prêtée, un pur don, *a free grant*, et un emprunt, *on loan* : on annonce déjà que, pour la seule colonie de l'Oranje, le gouvernement métropolitain a décidé une avance de 8 millions de livres sterling, soit 200 millions de francs. Si quelqu'un a dû mettre une sourdine à ses caprices de 1901, ce ne sont donc pas les Boers à coup sûr et, dans ce premier point, le traité de 1902 est une reculade de M. Chamberlain.

Or ce point, il faut redire, était le nœud même de la paix. Sur les deux autres groupes de stipulations — 1° situation politique des États; 2° situation juridique des particuliers, — il semble que, dès mars 1901, l'entente avait pu se faire. Car il avait été bien entendu, avant l'ouverture des pourparlers entre Botha et Kitchener, qu'il ne pouvait plus être question de l'indépendance des États : « J'ai prévenu expressément Louis Botha, écrit lord Kitchener le 23 février 1901, qu'il était inutile de nous rencontrer si la question de l'indépendance était remise en discussion ». C'est après cet avertissement que Botha avait accepté la rencontre; pour la forme, semble-t-il, Botha essaya pourtant d'obtenir quelque forme d'indépendance, *some kind of independance* : « Mais je refusai toute discussion là-dessus en ajoutant que toute forme d'indépendance ne pourrait être dans l'avenir qu'un motif ou un prétexte de guerre. Le sujet fut donc

écarté[1] ». Botha acceptait donc ou ne refusait pas la situation politique de colonies que l'Angleterre imposait aux anciens États boers.

Mais quelle serait la situation juridique des particuliers, belligérants du Transvaal ou de l'Oranje et rebelles du Cap ou du Natal?

Au sujet des Boers du Transvaal ou de l'Oranje, lord Kitchener ne prévoyait aucune difficulté : considérés comme belligérants, ils ne pourraient être inquiétés, ni dans leur personne ni dans leurs biens, pour aucun acte se rapportant à la guerre. Par contre, sujets anglais ayant passé à l'ennemi et combattu le drapeau britannique, les rebelles du Cap et du Natal étaient coupables de haute trahison. Botha demandait qu'on leur accordât une amnistie pleine et entière, pour leurs personnes, pour leurs biens, pour leurs droits civils et politiques. A cette amnistie, lord Kitchener, soit générosité, soit lassitude et désir d'en finir, semblait enclin; mais lord Milner fit de graves objections : « Il me semble tout à fait impossible de concéder l'amnistie à des rebelles : la paix obtenue à ce prix aurait un déplorable effet au Cap et au Natal ». On trouva un compromis, que proposa lord Kitchener et que Botha semble avoir adopté : « Les Boers rebelles du Natal et du Cap pourront ne pas rentrer chez eux (et, restant au Transvaal ou dans l'Oranje, ils ne seront pas inquiétés); mais s'ils veulent rentrer, ils seront jugés d'après les lois que les colonies viennent de voter à cet effet; ces lois, vous

1. Lettre de lord Kitchener du 1er mars 1901.

le savez sans doute, ont grandement adouci les pénalités pour crime de haute trahison »; lord Kitchener promettait qu'en aucun cas ces pénalités n'excéderaient la perte des droits politiques, et Botha se résignait pour les rebelles à cette perte de la « franchise » électorale.

Le traité de 1902 n'a fait que reprendre les promesses de lord Kitchener. On dit, en outre, que l'amnistie, refusée dans le traité public, doit être en réalité concédée par un acte gracieux de Sa Majesté au jour de son couronnement : une promesse verbale ou un engagement secret aurait stipulé cette mesure de grâce. Sur ce point encore, ce sont donc les Boers qui, de 1901 à 1902, ont eu gain de cause.

Ajoutons certains détails qui tenaient fort au cœur des *burghers* : le droit de porter les armes leur est maintenu; la rentrée de tous les prisonniers leur est formellement promise; la question des Cafres, c'est-à-dire la situation politique des noirs au sein des communautés boers, est réservée aux futures décisions des seuls parlements boers. Reste le gros morceau : la situation politique des États. Ici, la victoire anglaise semble, à première vue, complète : les Boers se reconnaissent désormais les sujets d'Édouard VII; les États libres de l'Oranje et du Transvaal ont cessé de vivre pour n'être plus que des colonies anglaises.... Nous venons de voir qu'en février 1901 Botha faisait déjà le sacrifice de cette indépendance et il faut regarder de près ce que signifient, en réalité, ces grands mots.

Les anciens États boers devront prendre le drapeau britannique; mais ils garderont leur langue nationale : l'honnête surintendant des camps de concentration, G.-F. Esselen, avait bien prévu[1] que ces camps étaient une occasion unique d'imposer l'anglais aux générations futures; la guerre finie, on reconnaît aux Boers le libre usage du hollandais dans leurs écoles et dans leurs actes publics.

Les anciens États boers devront perdre leur diplomatie particulière et remettre au *Foreign Office* leurs relations avec les puissances; mais ils gardent leur autonomie, c'est-à-dire la libre confection et administration de leur politique intérieure, de leur constitution, de leurs lois, de leurs finances, de leur justice, etc., etc. Bref, sous le drapeau britannique, les Boers restent leurs propres maîtres, sauf en ce qui concerne la guerre, et, pour comprendre la juste valeur de cette organisation, il suffit d'en écouter le retentissement parmi les colons anglais ou plutôt anglo-saxons, parmi les *Britishers* du Cap.

Les colonies anglaises du Cap et du Natal sont aujourd'hui ce que le Transvaal et l'Oranje seront demain, c'est-à-dire des États autonomes sous le drapeau britannique. Dans ces deux États, les Anglais de race et de langue, les *Britishers*, ne sont pas en majorité : au Natal, l'élément anglais domine; mais au Cap les *Afrikanders*, les Hollandais de race et de langue boers, forment la majorité, et déjà Cecil

1. Voir le chapitre sur *la Guerre Sud-Africaine.*

Rhodes avait découvert que l'on ne peut pas gouverner constitutionnellement le Cap sans l'appui de l'*Africander Bond*. Dans les États-colonies de l'Oranje et du Transvaal, ce sera mieux encore : sauf dans les districts miniers où les Anglais vont accourir en foule, on peut dire que la presque unanimité des assemblées gouvernementales sera conquise à l'élément boer.

Sous le drapeau britannique, l'Afrique australe sera donc partagée entre un État *britisher*, le Natal, et trois États boers, Oranje, Transvaal et Cap. Que demain ces quatre États constituent entre eux une fédération semblable aux fédérations canadienne ou australienne; qu'une grande république sud-africaine s'organise avec un parlement fédéral et un ministère commun : l'Angleterre métropolitaine n'y mettra aucun obstacle et même les impérialistes de Londres y applaudiront comme à un nouveau pas vers la fédération panbritannique. Dans quelques années, donc, la conférence des tout grands « Premiers » anglais pourra compter un nouveau partenaire, le « Premier » de la République africaine. Mais dans cette République, par le seul et libre jeu de la constitution, ce sont les Afrikanders qui, sans conteste, disposeront du pouvoir fédéral : c'est un africander qui régira l'Afrique australe; aussi les *Britishers* du Cap crient déjà qu'il faut suspendre — ils n'osent pas encore dire : supprimer — la constitution.

Il ne semble pas que ces *Britishers* du Cap auront gain de cause. A coup sûr, ils trouvent un écho et un

appui parmi les fous furieux de l'impérialisme et déjà le *Times* expose à ses lecteurs l'utilité, la nécessité d'une pareille mesure. Le *Times* écrivait dès le commencement de juin 1902 : « Quarante-deux députés de la colonie du Cap demandent que l'on suspende la constitution et des milliers de signatures loyalistes couvrent cette demande. Que ce grand mot de constitution suspendue n'effare pas l'opinion! En réalité, depuis vingt mois, le Cap vit en dehors de la constitution, sous le bon plaisir du gouverneur et du ministre métropolitain. Il s'agit donc non pas de modifier l'état ctuel, mais tout au contraire de le maintenir. Et mille raisons nécessitent ce maintien. La guerre est finie; avec la réouverture du Parlement, la lutte recommencerait. *Exeunt* les chefs de commandos; *intrat* l'Afrikander Bond. Abandonner le Cap aux politiciens locaux, c'est nous créer une autre Irlande : la suspension de la constitution pourra seule amener la paix civile et rendre possible la future fédération ».

Mais on peut croire que le gouvernement de Londres n'osera plus jamais renouveler l'aventure; M. Chamberlain, par une prudente réponse aux pétitionnaires du Cap, l'a déjà répudiée : il sent qu'il aurait contre lui toute la nation et même ses chers « Premiers » coloniaux. Rien n'est plus caractéristique à cet égard que tel discours prononcé par le « Premier » australien, M. Barton, au dîner de l'*Imperial South African Association* (13 juin 1902) : « L'air est tout plein de querelles sur la suspension de cer-

taine constitution. Ceux qui ont pris part à la guerre ont peut-être le droit de donner leur avis en une affaire qui pourrait engager tout l'Empire. Nous ne devons pas intervenir dans les affaires du voisin. Mais ici, ce sont affaires impériales : quand de libres institutions ont été une fois concédées, leur suspension est une aventure dangereuse à laquelle on ne peut recourir que si la preuve est faite que toute autre mesure est insuffisante ».

En Angleterre même, l'un des grands résultats de cette longue guerre a été de changer du tout au tout les sentiments du peuple à l'égard des Boers. Avant la guerre, le Boer n'était pour l'Anglais qu'un esclave en rupture de chaîne, un nègre mal blanchi, un « race-inférieure » taillable, corvéable et surtout méprisable. Après la guerre, le Boer tient aujourd'hui la première place dans l'estime publique. Quand donc l'Anglais se déclare tout prêt à traiter les Boers en égaux et véritablement en concitoyens, on ne peut pas mettre en doute la sincérité de ses sentiments : John Bull est toujours plein d'admiration pour les poings solides dont il a bien senti le poids, même sur sa propre figure; il ne peut plus admettre que des gens, qui l'ont si bien battu, soient incapables de se gouverner librement.

Par l'estime publique comme par le nombre, les Boers sous le drapeau britannique seront donc les véritables maîtres de l'Afrique australe. Ainsi sera réalisé le rêve de Cecil Rhodes : la grande Afrique panafrikander se dressera sur les ruines du Trans-

vaal et de l'Oranje. Et c'est encore l'une des ironies de cette guerre que, voulant travailler à la défense de la nationalité boer, Kruger travaillait peut-être contre la future grandeur de son peuple, alors que Cecil Rhodes, serviteur de l'impérialisme britannique, aura, malgré les *little-afrikanders*, amené la grande fédération hollandaise.

En somme, la paix de 1902 semble donner ou promettre l'Afrique aux Boers. M. W. T. Stead, qui est prophète et dont les prophéties se réalisent quelquefois (en 1895 il avait prédit toute la politique subséquente de J. Chamberlain et, même en ses détails, la crise de Fachoda), écrivait au lendemain de cette paix : « Le 30 mai 1431, les Anglais maîtres des trois quarts de la France, brûlaient Jeanne d'Arc et la nation anglaise applaudissait à cette atrocité, qui eut pour résultat de nous enlever la France entière, sauf Calais. Le 30 mai 1902, les Anglais, maîtres de toute l'Afrique australe, viennent de brûler le drapeau et l'indépendance des républiques boers : cette atrocité, à laquelle la nation applaudit encore, nous coûtera l'Afrique, où dans cinquante ans la seule ville du Cap nous restera comme un autre Calais ».

*
* *

Est-ce à dire que les Anglais ne gagnent rien à ce traité de 1902? Au début de la guerre, lord Salisbury s'écriait en un beau mouvement d'indignation : « Les champs d'or! que nous importe? nous ne combattons

pas pour les champs d'or ». Le traité que l'on a publié ne stipule rien, en effet, pour les champs d'or. Ce silence est vraiment étrange. Je crois impossible d'admettre qu'un article secret n'ait pas tranché la question et que l'Angleterre ne soit pas devenue propriétaire ou surintendante des *goldfields*, comme jadis, en 1871, elle le devint des champs de diamants. Or cette acquisition des *goldfields* ne doit pas servir seulement à l'enrichissement des spéculateurs, *monopolists*, aristocrates et autres amis de M. J. Chamberlain : les penseurs de l'impérialisme assignent au *goldfield* un autre rôle, un rôle vraiment impérial, et j'ai expliqué aux lecteurs, dans *la Guerre Sud-Africaine*, comment Cecil Rhodes rêvait un Empire universel fondé par un syndicat de milliardaires anglo-saxons : « C'est l'or, disait-il, qui doit conquérir et régir le monde moderne ». Propriétaire des *goldfields* canadiens, australiens, zélandais et sud-africains, la nation panbritannique détient désormais le monopole de l'or; les trois quarts de la production mondiale sont en sa dépendance; de 1890 à 1900, la valeur de la seule production anglaise a passé de cent soixante à six cents millions de francs :

	1886	1890	1894	1898	1900	
Inde.....		10	19	40	48	millions de fr.
N^lle^-Galles du Sud.	9	12	29	31	45	—
Victoria.....	65	57	67	83	80	—
Western Australia.				100	148	—
Queensland.....	27	53	59	68	72	—
Nouvelle-Zélande..	22	19	22	27	40	—
Canada.....	8	6	6	71	143	—

Durant la même période, la production du Transvaal (en chiffres ronds) passa de cinquante à quatre cents millions de francs :

1890	1892	1894	1896	1898	
—	—	—	—	—	
47	110	190	215	400	millions de fr.

Additionnez désormais ces deux chiffres : l'Angleterre peut espérer de ses mines d'or un revenu annuel d'un milliard pour le moins. Que ce milliard lui soit léger en Europe et en Afrique!

Du fond du cœur, nous ne pouvons, nous autres Français, que nous réjouir de cette aubaine : la richesse de l'Angleterre est le facteur essentiel de notre prospérité; plus l'Angleterre gagnera d'argent à ne rien faire et plus elle aura le temps et le moyen d'apprécier et de payer notre travail. Durant les dix années dernières, nos ventes à l'Angleterre ont presque constamment augmenté (sauf la crise universelle de 1894) :

1893	1895	1897	1899	1901	
—	—	—	—	—	
962	999	1 132	1 238	1 264	millions de fr.

Il faudrait ajouter l'argent que, chaque année, les riches Anglais apportent à nos hôtels et magasins de Paris, du Midi, des plages et villes d'eaux : les calculateurs estiment à 500 millions par an cette dépense du touriste anglais. Le total de l'argent que l'Angleterre laisse chez nous oscillerait entre 1 500 millions et 2 milliards.

En Afrique, ce seront d'autres travailleurs, les Cafres et les Hottentots, qui d'abord en profiteront. On sait qu'avant la guerre, plus de deux cent mille nègres étaient occupés dans les mines. Signataires d'engagements qui en faisaient des esclaves temporaires; parqués et traités dans les *compounds* comme un véritable bétail humain; ces nègres étaient, du moins, payés et, surtout, ils étaient sauvés ou guéris de l'alcool.

Dans la plupart de ses colonies, le blanc d'Europe a détruit, par le fusil ou par l'alcool, l'indigène noir, jaune et rouge : en Afrique australe, les mines d'or assurent la vie et la santé aux peuples de couleur. Douze cent mille au Cap contre quatre cent mille blancs; huit cent mille au Natal contre soixante-dix mille blancs; les noirs et cuivrés sont, au dire des connaisseurs, assurés de l'avenir sur tout le continent austral, si les blancs renoncent à leurs procédés d'extermination. Or les mines d'or, pour leur main-d'œuvre, exigent que le blanc ménage et développe cette unique source de travail.

Avec la question *afrikander*, c'est d'une question cafre que va désormais dépendre le sort de l'Afrique anglaise. Entre les deux, il est possible que la politique de Londres établisse son arbitrage et règne quelque temps par cette division. Mais croire qu'en vérité on tient ou l'on tiendra l'avenir, l'Empire et le reste du monde par le seul moyen de l'or! nous avons sous les yeux, à nos portes, un exemple qui nous rend incrédules. Nous savons que l'Espagne un

jour crut aussi tenir le monde par ses eldorados, — c'est l'exacte traduction de *goldfields*. — Confiants dans cette richesse inépuisable qui ne coûtait aucun travail, les chefs puis la masse de la nation espagnole se prirent d'un beau dédain pour les peuples pauvres qui gagnent leur vie à la sueur de leur front. Avant la conquête des *goldfields* du Pérou et du Mexique, Tolède était une grande ville du fer, comme Birmingham l'est aujourd'hui; les draps de Salamanque, les soieries de Séville et de Grenade tenaient alors la place des tissus de Leeds, de Bradford et de Manchester.... Faut-il un exemple plus récent? que serait la Californie si, par bonheur, elle n'était plus un Eldorado? Tant que la Californie ne fut qu'une mine d'or ou d'argent, elle resta au dernier rang des États américains. Depuis que, ruinée par la concurrence de *goldfields* plus étendus et plus riches, elle s'est mise au travail en désertant la simple spéculation, elle est en passe de devenir la capitale industrielle et commerciale de tout le Pacifique : ses sources de pétrole et, mieux encore, ses chutes d'eau vont lui donner une richesse que tout son or n'a jamais pu lui fournir....

L'Angleterre impérialiste enfile aujourd'hui les chemins de Philippe II : nous savons où ils mènent; si, par malheur pour elle et pour l'humanité, elle poursuit dans cette voie, chaque année marquera chez elle un nouveau progrès vers la paresse aristocratique et l'ignorance bigote; elle deviendra, ce que sont déjà ses colonies australiennes, une commu-

nauté de mains blanches, de spéculateurs et de nobles fainéants. Les radicaux anglais, qui fondèrent la grandeur de l'Angleterre actuelle, nous ont appris que le monde n'appartient qu'aux mains noires.

Le 1er septembre 1902.

FIN

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE..... v

I. — Créances et Routes turques..... 1
II. — Panama..... 49
III. — La Tripolitaine..... 91
IV. — Le Traité anglo-japonais..... 129
V. — La Guerre sud-africaine..... 177
VI. — La Royauté espagnole..... 235
VII. — L'Angleterre et la paix..... 287

Coulommiers — Imp. PAUL BRODARD. — 723-1902.

94

ING CO.
013